

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

FACULTAD DE FILOLOGÍA

Departamento de Estudios Árabes e Islámicos



**OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN
AL - ANDALUS**

**MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR
PRESENTADA POR**

Gustavo Turienzo Veiga

Bajo la dirección de los Doctores:

Juan Zozaya
Juan Souto

Madrid, 2002

ISBN: 84-669-1965-1

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

TESIS DOCTORAL

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Tesis doctoral dirigida por el doctor don Juan Zozaya Stabel-Hansen y el doctor Juan Souto.

Presentada por Gustavo Turienzo Veiga

Departamento de Estudios Arabes e Islámicos de la Facultad de Filología de la Universidad
Complutense de Madrid.

Página 1 de 611

Año 2001-06-24

EL CONTROL DE LAS RUTAS DEL ORO Y LOS METODOS DE LA NAVEGACION
COMERCIAL; SU RELACION CON EL DESARROLLO HISTORICO DE LOS ESTADOS
MEDITERRANEOS ENTRE EL SIGLO III H / IX d. C. Y EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO
V H / XI d. C.

PROEMIO

Antes de iniciar este trabajo, debemos hacer algunas aclaraciones sobre algunos puntos referentes a la metodología utilizada.

En lo que respecta a las transcripciones, debemos hacer notar que el sistema utilizado es el de uso generalizado por la escuela española de arabismo. Se hace así para evitar diversificaciones y errores.

Nos hemos decantado por el uso del sistema de citas de Harvard, dado que su rapidez de comprensión y lectura, a la par de ser rígidamente científico, permite una lectura fluida y rápida; además, facilita la comprensión de los textos científicos españoles en el extranjero, al homologarlos con los procedentes de otros países.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

El criterio de uso de fuentes históricas es otro problema metodológico al que nos hemos enfrentado antes de iniciar nuestro trabajo. En cuanto a los textos antiguos y medievales, hemos procurado utilizar, siempre que ha sido posible, las ediciones de uso científico habitual; por ejemplo, así lo hemos hecho en las referencias a Estrabón. Si había disponibles diversas ediciones científicas, hemos optado por un criterio personal relacionado con la calidad del estudio, como por ejemplo, en el caso del "*Periplo*", cuya mejor edición, a nuestro parecer, sigue siendo la de Schulten.

Cuando se trataba de textos en árabe, hemos seleccionado las ediciones que se han afianzado con el tiempo, pero teniendo en cuenta los errores potenciales de la edición. Es el caso, por ejemplo, de la edición de al-Maqdisi que hemos usado. Cuando no nos ha sido posible acceder al texto original, hemos optado por el uso de traducciones excelentes, como ha sido el caso de la obra de Ibn Hawqal. En todos los casos hemos realizado todas nuestras referencias sobre una sola edición, con el fin de evitar confusiones. Hemos cotejado y comparado diversas ediciones siempre que nos ha sido posible. E incluso, cuando en los textos modernos consultados se ofrecían algunas referencias a fuentes medievales, las hemos revisado, no por un deseo de hipercorrección, que sería en exceso presuntuoso, sino por la obligación moral de comprobar cada dato.

Para realizar un trabajo de estas características, hemos recurrido a los centros de documentación más diversos. Así, en cuanto a la descripción del Mediterráneo y de sus recursos naturales, nos ha sido de mucha ayuda la Biblioteca del Instituto Geológico y Minero o el Instituto de Oceanografía de Mónaco. En cuanto a la parte histórica, hemos recurrido al Instituto

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Hispano Árabe, al Instituto Egipcio, a las diversas Bibliotecas Universitarias... Por lo que toca a la documentación arqueológica, hemos usado la información disponible en el Museo Arqueológico Nacional o en el Museo Naval, entre otros centros que hemos frecuentado menos. Ello sin contar con la gran cantidad de horas de reposada lectura que hemos podido desgranar en algunas salas de lectura. Y, entre los centros bibliotecarios extranjeros que nos ha sido posible tratar, debo resaltar el papel desempeñado por la Facultad de Letras de Alejandría, la Biblioteca Nacional de Túnez o la Biblioteca de IBLA. En todos los centros frecuentados, hemos encontrado, no sólo una magnífica documentación, sino una dedicación digna de toda estima.

En este sentido, debo agradecer la ayuda prestada por todos aquellos a quienes se la he solicitado. En ningún momento me han faltado las palabras de apoyo por parte del personal docente o investigador, algunos de cuyos componentes incluso tuvieron el excelente detalle de enviarme documentación de sus propios estudios en curso, como el sr. Patrice Cressier. Otros tuvieron la bondad de confiar en mí y convertirse en mi tutor, como es el caso de don Juan Antonio Souto. Siempre he contado, además, con la amabilidad y buena disposición del personal bibliotecario, al cual, en ocasiones, he dado bastante trabajo gratuito. No me es posible citar a todos aquellos a quienes debo la culminación de esta Tesis, so capa de dejar algunos nombres o hacer una lista terriblemente larga; pero no por ello olvido sus favores. Y por último, aunque no menos importante, agradezco enormemente a mi director sus constantes palabras de aliento y sus muy estimables consejos, su orientación en las cuestiones que salían a cada paso y, sobre todo, el cariño y el apoyo continuado que me ha mostrado. Uno de los frutos más estimables de esta Tesis Doctoral, será, sin duda, el haber conocido y tratado a un erudito benévolo y paciente, que es sin duda un auténtico caballero y hombre de honor, un investigador profesional de la

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Historia. Espero contar con su amistad en el futuro, en la medida en que mis escasas prendas lo merezcan.

Vaya para todos ellos mi agradecimiento. Finalmente, no dejo de mencionar a mis padres, cuyo sostén, siendo en ocasiones irónico, ha sido siempre fiable y sincero. A mis padres y a mi difunta abuela -que en paz descanse-, cuyo incansable trabajo para llevar a buen puerto la crianza de todos mis hermanos y de mí nunca será suficientemente ponderado dedico este trabajo, siquiera como tributo de estimación.

MIEMBROS DEL TRIBUNAL

Otro fenómeno de orden científico ha sido ponderado antes de iniciar cada capítulo de esta Tesis: se trata de la fiabilidad de las fuentes. En el terreno de la geografía, hubieron de sopesarse con cuidado las diversas aportaciones; en general, ha de registrarse la información siempre con un criterio muy rígido: por ejemplo, detrás de la información sobre una mina abierta en Túnez por los franceses hacia 1894, debía contrastarse con cuidado la información, dados los intereses económicos y políticos ligados a la explotación del territorio por Francia. Y este fenómeno, por una causa o por otra, ha sido general, en fuentes tanto antiguas como modernas. Es el caso, tomado al azar, de Ibn ʿAwqal, cuya información, exhaustiva y enorme para su época, viene a ser influenciada por su condición de funcionario fatimí. Estos hechos demuestran que la información debe tamizarse siempre y no dejarse sorprender por la debilidad, recurriendo a todas aquellas fuentes que sea posible consultar.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

En lo que respecta a las fuentes históricas, a la par de intentar conocer los antecedentes y motivaciones de cada autor, que pueden redundar en un mutismo sospechoso (es el caso de la escueta información sobre las embajadas bizantinas en la corte omeya de Córdoba, cuya motivación política era sin duda un secreto de Estado) debe valorarse también la fiabilidad de las copias y manuscritos supervivientes: por ejemplo, cuando la Crónica Anónima menciona la iluminación del Ebro por la noche, lo que se transmite es una noticia ya corrompida sobre la navegación nocturna en ese río, mencionada por Estrabón. Debe ponderarse así mismo la cantidad de datos suministrados por los autores orientales en lo tocante a al-Andalus, que, con frecuencia, vienen a completar la información obtenida de otras fuentes. Es el caso, por ejemplo, de la revuelta de Trípoli a principios del siglo V H/XI d.C. Los datos ofrecidos por Ibn Jaldún se completan en este caso con los del egipcio en su *"Itt'ia al-Ḥunaf bi-l-Ajbar al-Amira al-Fimiyyun al-Julaf"*. También han sido consultados textos muy posteriores, que han arrojado bastante luz sobre aspectos oscuros, sobre todo en capítulos como el de las técnicas de construcción naval y la conservación de los cascos de las naves.

Al margen de la mentalidad de los diversos autores -incluso el historiador más escrupuloso es humano- deben ponderarse factores no tenía porque ser conocida en la Antigüedad.

Por último, desearía apelar a su clemencia por lo que atañe a las transcripciones; es posible que algunas no sean correctas, o que en ciertos casos no se hayan registrado en el presente texto; este fenómeno no es debido sino a que esta Tesis se ha realizado en diversos sistemas de ordenador, los cuales no siempre han asimilado correctamente una serie de órdenes sucesivas. En este sentido, hemos hecho cuanto estaba en nuestras manos.

1).- Introducción.

Vamos a estudiar la época comprendida entre principios del siglo III H / IX d.C y principios del siglo V H / XI d.C, durante los cuales el mundo árabo-islámico obtuvo el acceso a las fuentes del oro y utilizó una serie de rutas para su control.

El conocimiento de este acontecimiento nos permitirá comprender el desarrollo comercial marítimo de al-Andalus y el apogeo de los grandes estados mediterráneos del siglo IV H / X d.C: al-Andalus, Bizancio y el Imamato Fatimí, los cuales tuvieron durante varios siglos una compleja interrelación.

Al mismo tiempo, se intentará demostrar como el aporte de oro que afluyó al Mediterráneo durante el siglo IV H / X d.C, la falta de controles sobre este fenómeno y la desaforada competencia comercial que se estableció, provocó una serie de fenómenos que dieron al traste con las grandes construcciones políticas de la época. Estos acontecimientos tuvieron lugar en el umbral del siglo V H / XI d.C.

De esta manera, se podrá comprobar que la alfetna andalusí está íntimamente relacionada con los sucesos que, durante el primer cuarto del siglo V H / XI d.C, tenían lugar en otros puntos del mundo mediterráneo. Será posible ponderar bajo este punto de vista su peso en la

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
desaparición del califato omeya de Córdoba, fenómeno que, hasta ahora, en nuestra opinión,
permanecía bastante obscuro.

Para poder llevar a cabo este empeño, es necesario conocer en qué medio natural se desarrollaron los sucesos referidos y bajo que coordenadas técnicas. A ese interés corresponden las primeras partes de este trabajo.

A continuación, se esbozará el desarrollo de las nuevas rutas comerciales que los andalusíes crearon al albur de los cambiantes acontecimientos político-económicos, su mantenimiento y su caída, y su relación con la fitna andalusí del siglo V H. / XI d.C. Finalmente, se describirá el devenir de los sucesos políticos, poniendo de relieve su íntima relación con los acontecimientos económicos de la época, entre los siglos III H. / IX d.C y V H./ XI d.C.

He elegido estas fechas porque, desde la segunda década del siglo III H./ IX d.C, una serie de acontecimientos denotan el desarrollo económico andalusí: la fundación de ciudades en el interior de al-Andalus y de puertos en sus costas denotan la puesta en explotación del territorio. Durante el siglo III H. / IX d.C. los andalusíes se introducen en Creta y sus redes comerciales alcanzan el Mediterráneo oriental sin intermediarios. A comienzos del siglo IV H. / X d.C, la introducción de los andalusíes en todo el Mediterráneo se señala por la conquista de las Baleares y el inicio de las acuñaciones bimetálicas. Finalmente, el intento de penetración militar

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
en Cerdeña, en el primer cuarto del siglo V H. / XI d.C., señala el final del protagonismo económico andalusí, mientras que en otros territorios mediterráneos, como iremos viendo, se genera un declive general de los antiguos imperios -fatimíes, abasíes y bizantinos-, que en líneas generales coincide con los sucesos andalusíes, pues sus causas son las mismas.

Las fuentes utilizadas son tanto los datos obtenidos a través de las condiciones naturales - corrientes, yacimientos, etc...- como las fuentes escritas o los datos arqueológicos.

2).- El marco geográfico y geológico del Mediterráneo.

2.1).- Condiciones geográficas del Mar Mediterráneo.

- **Definición de mar** : se entiende como tal *"el conjunto ó gran masa de aguas que rodea á la tierra en una extensión de su superficie mucho mayor que la que ocupan sus continentes é islas. En la geografía é hidrografía, para facilitar la inteligencia de las descripciones, se considera dividido el mar en algunas porciones ó partes que toman un título ó sobrenombre particular y adecuado al lugar que estas porciones ocupan en el globo; como (...el mediterráneo..."* (O'Scanlan, 1836: 356).

Se denomina mar mediterráneo a una extensión de agua situada en el centro de las costas que la rodean casi por todas partes. Se distingue a los mediterráneos intercontinentales, rodeados

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
por tierras pertenecientes a continentes diferentes, y los mediterráneos intracontinentales, rodeados por tierras pertenecientes a un solo continente (Enciclopédie, s/f, 8).

- **Formación.** El Mediterráneo, que es *"el mar que entrando por una boca estrecha, se halla circundado de la tierra por todos los demás lados: y esta denominacion se contrae á la porcion de mar que entrando por el estrecho de Gibraltar, termina en la Siria"* (O'Scanlan, 1831: 366) se ha convertido en un mar mediterráneo intercontinental (Enciclopédie, s/f, 10). Comenzó a formarse a finales del terciario y comienzos del Pleistoceno, hace 25 millones de años, cuando se generaron las islas de Córcega, Cerdeña y Sicilia, al desgajarse del supercontinente de Gondwana. Más tarde, hace 15 ó 17 millones de años, la deriva continental transformó el extenso mar de Tetis, y una de sus partes formó el Mediterráneo, cuya cuenca oriental es el único resto de aquel mar primigenio.

- **Dimensiones y salinidad.** El Mediterráneo no sólo es el mar cerrado más grande del mundo (su superficie total es de 2.967.570 kms²) (Enciclopédie, s/f, 10) sino también uno de los más largos, pues sobre el paralelo de 35° de longitud norte, entre paralelos, su longitud es de 3.800 kms (Vallaux, 1953: 451). Es además el único mar templado cálido. Su anchura oscila bastante, siendo de más de 2.000 kms entre los Golfos de Istria y las Sirtes, de 160 kms entre Cabo Bueno y Sicilia, y tan sólo de 14 kms en el estrecho de Gibraltar.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Sólo se comunica de forma limitada con el Océano Atlántico, del cual se alimenta a través de su única y angosta salida, el estrecho de Gibraltar, cuya profundidad oscila enormemente (entre 150 y 1.000 mts) (Enciclopédie, s/f, 19), donde el agua circula sobre capas geológicas intrusivas.

Su masa acuosa es ligeramente más salada que la del Océano Atlántico (37-38 partes de sal por 1.000, frente a 35-36 partes de sal por mil). Una corriente superficial procedente del Atlántico contribuye a impedir la desecación del Mediterráneo, que no recibe el necesario aporte fluvial; no obstante, esta entrada se compensa por la salida de una corriente profunda de aguas cálidas y salinas hacia el Atlántico. Un intercambio similar se mantiene a la entrada del Mar Negro. Este régimen de corrientes contrarias condiciona la navegación a vela en el Mediterráneo y hace muy dificultoso el paso del Estrecho.

Dentro del propio Mar, la salinidad oscila con referencia a la entrada de agua del Atlántico, siendo menor en la cuenca occidental que en la oriental. En el Mar de Alborán es de 36 partes de sal por 1.000, y en torno a Chipre, de 39 partes de sal por mil. El aporte de las cuencas fluviales es mayor en la cuenca oriental (el Nilo desemboca directamente, el Dniester, el Dnieper y el Don lo hacen en los Mares Negro y de Azov), respectivamente que en la occidental, cuyas cuencas fluviales son escasas e irregulares.

- **Profundidades.** La profundidad del Mar Mediterráneo es muy variable. En la cuenca occidental, el mar de las Baleares no llega a los 3.000 mts de profundidad, oscilando entre los 150 mts de mínima en Gibraltar y más de 3 000 mts en el Mar Tirreno (Vallaux, 1953: 451-452). La loma africano-siciliana, sin embargo, tiene en conjunto entre 300 y 400 mts de profundidad, y no más de 100 mts entre Hammamet y Gabes. La situación cambia en el Mediterráneo oriental, que posee varias grandes fosas (Vallaux, 1953: 452), alcanzando los 4.404 mts de profundidad al sur del cabo Matapán, en la península de Morea.

- **Las cuencas.** La Península Itálica divide netamente el Mar Mediterráneo en dos cuencas, la occidental y la oriental, en cuyo seno se pueden definir cinco provincias : el Mediterráneo occidental o Ibérico, el Mar Tirreno, el Mar Jónico, el Mar Adriático y el Mar Egeo, cuyas costas, junto a las de Noruega, son las más recortadas de Europa. El Mar Negro es una subprovincia.

Por otra parte, aún se detecta cierta actividad volcánica en sus fondos, sobre todo en el centro, bajo las Islas Lípari, que son de origen volcánico. Este fenómeno contribuye a explicar la distribución de zonas sísmicas en el contorno mediterráneo y los territorios fértiles que rodean a este mar. El Mediterráneo está sembrado de archipiélagos y numerosísimas islas, sobre todo en su cuenca oriental. Este hecho va a favorecer desde la Antigüedad el comercio de cabotaje en la parte oriental de este mar y los inicios de la navegación teórica, reflejada en los grandes poemas, desde la Odisea hasta el Periplo de Avieno.

- **Las islas.** De Oeste a este, hay en el Mediterráneo varias grandes islas : Mallorca, (3.625'77 kms²), Menorca (701'84 kms²) e Ibiza (572 kms²), que forman el archipiélago de las Baleares, Córcega (8.68 kms²), Cerdeña (24.090 kms²) y Sicilia (la más grande, con 25.707 kms²), Creta (8.258 kms²) y Chipre (9.251 kms²).

- **Fauna y mareas.** Las diferencias de salinidad y las corrientes propician la existencia de una fauna más rica y compleja en el Mediterráneo Occidental. Por debajo de los 50 mts de profundidad, desciende la temperatura del agua, diferenciándose claramente la fauna de aguas frías de la de aguas calientes.

Se entiende por marea un recubrimiento alternativo de altas y bajas del nivel del mar, cuyo periodo, en el caso de los puertos atlánticos y de Europa occidental, es de 24h. 50 m., es decir, el tiempo que separa dos pasajes consecutivos de la luna por el meridiano de un lugar (Enciclopédie, s/f, 45). En los mares cerrados, sin embargo, las mareas no pueden manifestarse libremente, siendo éstas de escasa entidad. Este es el caso del Mediterráneo, donde, por ejemplo, la marea alta es de 40 cms en Liborno y de 70 cms en Venecia (Enciclopédie, s/f, 52); y debemos tener en cuenta que en este mar el régimen de mareas más acusado es el del Tirreno, donde se forman fuertes corrientes, particularmente entre Mesina y Regio Calabria. Influye en las mareas la entrada de agua desde el Atlántico (se ha calculado que el agua del Mediterráneo viene a renovarse por este sistema cada cincuenta años), y así las diferencias entre pleamar y bajamar

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

oscilan: en Gibraltar es de un metro, en Nápoles la máxima es de 0'50 mts y en Alejandría de 0'6 mts (Campbell, 1984: 8).

Aunque en el Golfo de las Sirtes (Libia) la marea alcanza 2 mts, y en el Golfo de Sfax (Túnez), la marea llega a alcanzar 2 mts 50, debemos tener en cuenta que se trata de mareas derivadas del Atlántico, cuya onda penetra parcialmente por el Estrecho de Gibraltar (Enciclopédie, s/f, 52). Evidentemente, las fuertes diferencias entre la zona norte y la costa africana han influido también en la navegación. Por ejemplo, desde la época fenicia, el golfo de las Sirtes ha sido una zona de difícil acceso a causa de su fondo, lleno de bancos arenosos y bajíos, y del régimen de vientos, mareas y corrientes, lo que retrasó su colonización.

No obstante, y pese a su escasa superficie, el Mediterráneo es un mar tempestuoso, sobre todo cuando soplan los vientos estacionales como el mistral, el siroco y el bóreas. Excepcionalmente, se han llegado a observar olas de 12 metros entre Sicilia y Túnez, siendo lo habitual 6 a 7 mts. A causa de su situación, la fauna no es excesivamente rica, aunque no deja de ser abundante (Campbell, 1984: 8).

Aunque las corrientes generales del Mediterráneo son débiles e irregulares, sin embargo dependen de varios agentes físicos: en el Mar de Alborán la rotación terrestre empuja a la corriente hacia la costa a una velocidad diaria de 16 a 20 millas (Vallaux, 1953: 461). En nuestra

opinión, este fenómeno ha influido enormemente sobre el temprano intercambio comercial entre Africa y la Península Ibérica.

En los estrechos del Mediterráneo, sin embargo, la angostura, la plataforma continental y otras circunstancias pueden comunicar gran velocidad a las corrientes de marea, (entendiendo estas corrientes como las generadas por la marea, que es "el movimiento periódico con que el mar se eleva y desciende alternativamente dos veces al día" (O'Scanlan, 1831: 358)), particularmente en Gibraltar, en la Sirte Pequeña y en Mesina, donde la corriente de marea puede alcanzar a veces hasta 5 nudos de velocidad de giro (Vallaux, 1953: 462). El efecto de estos fenómenos sobre la navegación es imaginable.

- **Temperaturas y clima.** La temperatura del Mediterráneo no es uniforme, a causa de su condición de mar casi cerrado; el agua que entra del Atlántico a través del estrecho de Gibraltar es más fría, generando medias más bajas en el mar de Alborán (12° en febrero y 23° en Agosto), al Occidente, que en los mares Tirreno y Egeo (16° en febrero y 25° en Agosto), al centro y este.

Aunque la temperatura del Mediterráneo decrece desde la superficie hasta los 350 mts de profundidad, se hace constante a partir de ahí, oscilando en torno a 12°7, incluso en los 4.040 mts al sureste de Creta. Ello es debido a que el agua del Atlántico penetra a unos 350 mts de profundidad y aunque la temperatura superficial del Mediterráneo es más alta que la del

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Atlántico, la temperatura de los océanos por debajo de esa profundidad es de 12°7, yendo el agua más densa a la profundidad (Enciclopédie, s/f, 34-35).

El clima del Mar Mediterráneo se caracteriza por sus inviernos suaves y de escasas lluvias, y sus veranos secos, calurosos y soleados. Las medias invernales oscilan entre 4 y 10° C. En invierno, los vientos suelen soplar de la tierra al mar. En verano, las temperaturas oscilan entre los 16 y los 27° C, con vientos dominantes del O y del NO. La evaporación es rápida y las precipitaciones son escasas (200-300 mm de media anual), generando una vegetación no escasa, pero sí muy resistente.

- Régimen general de los vientos. Los vientos son estacionales, y proceden del interior de los continentes; cuando en el Sahara se producen altas temperaturas, se genera el siroco, caliente y seco, que sopla en toda la cuenca. El mistral y el bóreas son vientos desapacibles, fuertes, fríos, lluviosos e inestables, que soplan en invierno. Los vientos en Grecia son fríos, pero soplan también los Etesios, muy cálidos, desde el Norte, en Julio y Agosto.

Las contingencias locales determinan, en general, el régimen de vientos del Mediterráneo, muy caprichoso. Los vientos son locales y estacionales, recibiendo diversos nombres según la zona, y cuando chocan entre sí, dan lugar a fenómenos estacionales, (Vallaux, 1953: 456) como la gota fría. En ocasiones, fenómenos como las "*turbonadas blancas*" del

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Archipiélago, " *comunican a la mar, que cubren de espuma apariencia completamente blanca*" (Instrucciones náuticas, nº 345). Las nieblas sólo aparecen en verano o en los estrechos y zonas angostas (Vallaux, 1953: 456). No obstante, se producen con frecuencia fenómenos de espejismo, particularmente entre el mar Jónico y Libia, muy peligrosos particularmente en Mesina y la Gran Sirte (Instrucciones náuticas, nº 314). La estación de lluvias mediterráneas abarca otoño e invierno, retrasándose de Oeste a Este.

En nuestra opinión, los sucesos descritos y el régimen inestable y caprichoso de los vientos, provocado por la condición de mar cerrado del Mediterráneo, es la causa por la que, al menos durante el siglo IV H. / X d.C, en algunos puertos, como el de Trípoli de Libia, los barcos sólo podían ser atracados con seguridad merced a la ayuda de los habitantes de la ciudad (Ibn ʿAwqal, "*Configuration...*", I, 1964: 66).

Con este régimen de vientos, habitualmente, la máxima altura del oleaje observada ha sido de 6 a 7 mts. Pero como se trata de un mar cerrado, donde las olas chocan con todas las riberas provocando una especie de gran chapoteo, de olas muy cortas, la navegación se hace muy penosa (Enciclopédie, s/f, 44).

2.2).- Yacimientos de minerales y sal en el Mediterráneo.

2.2.1).- Prólogo.

Desde la más remota Antigüedad, todas las civilizaciones del Mediterráneo se han iniciado en la navegación, ya sea por motivos de orden demográfico, ya sea por motivos de orden económico; cuando ambos factores se asocian, se generan nuevos avances tecnológicos, la colonización de nuevos territorios y la obtención de nuevas fuentes de riqueza, entre las cuales se cuentan los yacimientos minerales y de sal.

Las rutas de navegación en este mar se han generado, (contando con las limitaciones técnicas y las condiciones naturales), por la necesidad de contar con determinados productos, ya sea, por ejemplo, madera (por ejemplo, los fatimíes llevaban madera de Sicilia a Ifriqiya, y la madera se exportaba desde la serranía de Cuenca hasta Egipto, como veremos en su momento), cobre (obtenido por los navegantes cicládicos en Cerdeña) o cualquier otra materia prima.

El progresivo dominio de la navegación ha originado, desde el principio, una mayor necesidad de materias primas, pues a mayor avance tecnológico, mayor necesidad de éstas últimas. Los problemas de la navegación son, sin embargo, muy profundos y de difícil solución, pues la navegación a vela depende del régimen de los vientos, en su mayoría estacionales, del grado de tranquilidad de los mares, relacionado con la estación, de las corrientes, que obedecen a la rotación de la Tierra y, en otro sentido, del dominio de los materiales y de los factores naturales por parte del ser humano, dominio que será siempre precario. En un momento u otro de la existencia humana, una serie de afortunados y fortuitos factores se acumulan en manos de una civilización; el resultado es que esta cultura adquiere una preeminencia temporal sobre el resto de las sociedades humanas contemporáneas, inmersas en el

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

decurso general de la Historia. En un momento dado, cuando Europa aún vivía la agonía del parto de una nueva sociedad sobre las ruinas del Imperio Romano de Occidente, la cultura islámica se asomó a las riberas del Mediterráneo, y, disfrutando de la ventaja que le proporcionaba el dominio de las más ricas y populosas riberas del Mediterráneo, gozó de una pasajera hegemonía siquiera durante unos pocos siglos. Los navegantes islámicos, que se nutrieron del riquísimo poso dejado por las civilizaciones anteriores en las costas mediterráneas, sin embargo, se vieron constreñidos, en principio, como hicieron sus predecesores, al uso de determinadas rutas ya surcadas durante siglos, debido a la existencia de yacimientos minerales o de otro tipo en un determinado punto o a las limitaciones naturales ya descritas, y más aún, a las limitaciones técnicas. El nábdir de la expansión islámica en el Mediterráneo viene señalado, precisamente, tanto por el descubrimiento de nuevas fuentes de riqueza y de su puesta en conexión y en uso, -por ejemplo, las minas de oro y sal de la zona subsahariana- como por fenomenales hallazgos técnicos, por ejemplo la vela mal llamada latina. Por primera vez en varios siglos, una sola lengua y una sola religión, un solo Estado, dominaba las principales fuentes de riqueza y los avances tecnológicos que hacían posible su disfrute. La explotación de estos progresos generó el formidable avance de la urbanización, nuevas rutas económicas, nuevos procesos industriales... Para intentar saber qué sucedió, y por qué este esfuerzo no elevó al más alto grado la posición islámica en el Mediterráneo, al menos durante toda la llamada Edad Media, es necesario conocer la distribución de recursos en el área mediterránea.

La hegemonía de cualquier poder político sobre otros se basa en la obtención ventajosa y el control de las materias primas estratégicas, o al menos así ha sido hasta ahora. El anhelo por obtener este control, impulsó a los estados musulmanes que se formaron a partir del temprano desmoronamiento del Califato Omeya de Damasco, por encima de toda consideración o

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

escrúpulo, como veremos, para conseguir el disfrute de las fuentes de la prosperidad económica conocidas en su época, aunque fuese destruyendo la estabilidad, o incluso provocando la agresión contra otros "*estados*" musulmanes, con o sin ayuda de formaciones políticas de otra confesionalidad religiosa. Cuando, debido a una serie de circunstancias acumuladas por esta falta de racionalidad política y económica, los poderes políticos islámicos perdieron a manos de otros el acceso a estas fuentes de riqueza, cuando, en consecuencia, su desarrollo tecnológico se anquilosó y perdió todo impulso innovador, se inició el declive de la civilización islámica de la "*era clásica*". Por todas estas razones, vamos a enumerar los principales yacimientos del Mediterráneo, sin los cuales este panorama histórico jamás se hubiese generado.

2.2.2).- Las fuentes utilizadas.

Para realizar este bosquejo hemos utilizado modernos mapas geográficos, a escalas 1/50.000 y 1/500.000, del Mediterráneo, y las publicaciones del Ministerio de Industria y Energía sobre depósitos minerales españoles, sopesando siempre que la existencia actual de una explotación minera no significa que sea un yacimiento antiguo, pues puede haber sido localizado en época moderna.

Aunque hubiera sido conocido, un yacimiento sólo podría ser aprovechado en la Edad Media bajo determinadas condiciones. No obstante, al señalar las minas actualmente en explotación, tanto en España como en el resto del Mediterráneo, hemos comprobado la notable continuidad en muchas de las explotaciones, ya señaladas por geógrafos y cronistas islámicos.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Hemos podido constatar la existencia de algunos importantes yacimientos, no mencionados por las fuentes escritas, en emplazamientos cercanos a puertos y rutas comerciales de los siglos IV H/X d.C al VI H/XII d.C. Y además, se hace más evidente el interés económico de ciertas zonas no mencionadas expresamente. A veces, como iremos viendo, la utilización de reseñas y mapas ha contribuido a verificar la fiabilidad de los cronistas.

Los textos que acompañan a los mapas en escala 1/50.000 y que tratan de España son de lo más diverso: en ocasiones, cuando ponderan las explotaciones antiguas, pasan por la alabanza a la minería romana, a la que atribuyen toda galería no moderna, cubren de un ominoso silencio a lo medieval y llegan al siglo XV ó XVI, arrancando ya hacia lo más actual. En otras, se han conservado memorias de excavación y prospección muy exactas, pero carentes de documentación gráfica. En algunos casos, el acceso a las minas es difícil, e incluso, cuando la mina sigue en explotación, todo rastro antiguo ha desaparecido bajo las modernas extracciones.

He utilizado también las fuentes arqueológicas y escritas, ya sean de origen griego, romano o musulmán, y he utilizado los textos de Ptolomeo, Estrabón y otros geógrafos de la antigüedad, como consta en la bibliografía. Sin embargo, los autores clásicos no ofrecen una información sistemática, sino casuística.

En general, todos estos textos frecuentemente recogen testimonios de una tradición anterior y bastantes fábulas. El desconocimiento se cubre achacando datos de una zona a otra, y a veces no se puede dar demasiado crédito a algunos geógrafos o escriben de forma abiertamente imprecisa (al-Idr+s+s). Los materiales primitivos de las fuentes son reutilizados constantemente sin pudor, y es fácil encontrar datos de autores griegos o romanos en las fuentes islámicas; esto

puede deberse tanto a la continuidad de las explotaciones y de los poblamientos como a la repetición en las noticias.

Por último, el hecho de que no existan fuentes visigodas escritas sobre este particular no significa que su necesidad de metales fuera menor, simplemente que no se registraron de forma que llegasen a nosotros.

2.3).- Los yacimientos minerales del Mediterráneo.

- MERCURIO : las fuentes señalan que el yacimiento mediterráneo más importante de este mineral, en la Península Ibérica, se explotaba en Sisapo (act. Almadén) desde el siglo IV a. d. C., por lo menos (Plinio el Viejo, *Naturalis Historia*, ed. de García y Bellido, 1947: nota 274); fue mencionado en el siglo I de nuestra era por Cayo Plinio Segundo (= Plinio el Viejo), que resalta su abundancia en Hispania, junto a la de hierro, cobre y metales preciosos (Plinio el Viejo, III, 30). Este autor nos dice además que las minas de minio (= mercurio = cinabrio) de Sisapo (= Almadén) (Plinio el Viejo, XXXIII, 118) son propiedad del Estado romano, y que su explotación está sujeta a rigurosos controles, pues el mercurio que se utiliza en el Imperio procede en su totalidad de aquí. Llama la atención sobre el hecho de que la plata, frecuentemente asociada a las explotaciones de mercurio, está por completo ausente en este caso, siendo puras las vetas. También Estrabón menciona que Turdetania exporta minio, aunque en este caso, probablemente el origen del mismo se encuentre en Sisapo, que Ptolomeo sitúa en Oretania (Ptolomeo en Blázquez, II, 1975: mapa). El minio de Sisapo seguía siendo explotado en las postrimerías del Imperio Romano de Occidente, y San Agustín nos dice que el mercurio de esta procedencia se exportaba a Cartago (San Agustín en Blázquez, *Historia de la España Romana*, II, 1975: 267).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Es difícil creer que los circuitos comerciales romanos no fueran utilizados por los andalusíes, pues la necesidad de metal seguiría siendo la misma en Ifriqiyya, donde no existían yacimientos de mercurio, al menos del suficiente volumen como para haber dejado constancia en las fuentes escritas.

De hecho, la *"Crónica del moro Rasis"* (*"Crónica..."*, 1974: 301) nos dice que el azogue (= mercurio) del Llano de las Bellotas se exportaba "a todas las partes del mundo" durante los primeros siglos del dominio islámico. El Llano de las Bellotas corresponde a la zona en torno a Sisapo (=Almadén) porque la ciudad que Rasis denomina Luca, y que sitúa en ese Llano, diciendo que es muy antigua (*"Crónica..."*, 1974: 301), puede ser identificada, con cierta verosimilitud y con muchas precauciones, como Lyko o Iliugo, actual despoblado muy cercano a Castulo (act. Cazlona), y a la que Estrabón decía se podía acceder remontando el Betis (= Guadalquivir) (Estrabón, Geografía III, 3). Estrabón menciona la riqueza minera de las sierras que rodean a Castulo (Estrabón, III, 3).

El mercurio de Almadén siguió en explotación, probablemente durante toda la Alta Edad Media. Las minas son localizadas por el oriental Ibn Faqih al-Amadani (s. IV H/X d.C.) en Faqs al-Ballat, -Llano de las Bellotas-, el cual la sitúa a tan sólo cinco días de marcha de Córdoba, precisa el origen berebere de sus habitantes y la localiza bajo la soberanía de los omeyas cordobeses (Ibn Faqih *"Kitab..."*, 1949: 51). En el siglo VI H/XII d.C., es de nuevo mencionado por al-Idrisi, quien, cuando habla de esa zona, dice que: *"el fuerte de Abal, cerca del cual existen minas de mercurio, de las cuales se extrae este mineral y cinabrio,*

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
destinados a ser exportados a todos los rincones del mundo" (al-Idrissi, "Description...", 1866: 266). Siguiendo a este autor, al-Imyari, (s. IX H/XV d.C) escribe que el mercurio que se extrae con "vistas a la exportación" y se arranca de una montaña de esa región llamada Yabal al-Barqani (al-Imyari "Raw...", 1963: 286), lo que parece indicar al mismo tiempo la raigambre berebere de sus pobladores, que criaban ganado en grandes cantidades ("Crónica...", 1974: 301).

En el siglo VII H./XIII d.C., el enciclopedista persa al-Qazwini explica que el mercurio sólo es posible hallarlo en terrenos acuosos (al-Qazwini, "Itir...", 1990: 84), y, poco después, alaba la abundancia de recursos mineros de Al-Andalus, en un texto tomado de al-Razi; nos cuenta que Al-Andalus posee mercurio (el único metal encontrado en estado líquido en su medio natural)- y cinabrio (sulfuro de mercurio) (al-Qazwini, 1990: 101), - forma sólida del mercurio, el cual se halla siempre embebido en pequeñas gotas dentro de él-

Las minas de Almadén son importantísimas no sólo por su ingente producción, sino también por la pureza de las menas, que llega al 8% de mercurio dentro del total de mineral, cuando la segunda mina del mundo, situada en Idria (Carniola) apenas llega a un 0'8%. En Almadén existen minas abandonadas de origen romano, Las Cuevas y Guadalperal (Vázquez Guzmán, 1980: 17), y fuera de Almadén, indicios de explotaciones antiguas, hoy fuera de uso, como en Usagres (Badajoz), la Cordillera Bética y Castellón (Vázquez Guzmán, 1980: 19). Fuera de al-Andalus, durante el siglo IV H/X d.C, Ibn Hawqal menciona que el mercurio era uno de los productos que el Magrib exportaba (Ibn Hawqal, "Configuration...", I, 1964: 95), pero, dado que en ese territorio el mercurio nunca se ha explotado en cantidades significativas,

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

que sepamos, cabe pensar si no se trataba de una explotación de pequeñas dimensiones, orientada hacia la reexportación y a la competencia con la producción andalusí por parte de los físimos, dado el altísimo precio de venta que alcanzaría este mineral en el mercado internacional de la época. Por otro lado, la increíble abundancia de este producto en al-Andalus hace potencialmente factible la existencia de un monopolio de los omeyas de Córdoba sobre esta materia prima, indispensable, entre otros menesteres, para refinar el oro.

En Sicilia hay minas de mercurio, pero su rendimiento es insignificante, y hoy no se explotan sino localmente y por empresas de ínfima capacidad financiera. No obstante, en los siglos III H. / IX d.C y IV H./ X d.C, los beneficios generados por el mercurio, añadidos al acicate generado por la presencia de azufre y sal gema, hubieran sido suficiente motivo para que los árabes y después los físimos consumieran sus fuerzas en la conquista de la isla, permitiéndoles escapar del monopolio que los omeyas presumiblemente ejercieron sobre este mineral.

Entre los otros lugares del mundo islámico donde había mercurio, se encontraban las regiones de Fars y Transoxiana, donde era muy abundante (Ibn al-Bawqal, “*Configuration...*”, II, 1964: 295, 447 y 492). Los jazaros, que vivían en torno al mar Caspio también exportaban mercurio (Ibn al-Bawqal, “*Configuration...*” II, 1964: 388). La enorme distancia que separaba estos yacimientos del Mediterráneo, el peso y las dimensiones del transporte a través de rutas a menudo de difícil tránsito, su control por determinadas dinastías locales y la gran cantidad de intermediarios habrían encarecido hasta límites intolerables su traslado y venta a los estados

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
musulmanes del Magrib e Ifriqiyya, Pero como se trataba de un mineral indispensable, cabe plantearse, una vez más, la hipótesis de que los omeyas cordobeses ejercieran un monopolio férreo sobre su extracción, distribución y venta en el Mediterráneo Occidental.

- HIERRO : era un mineral muy abundante en la Península Ibérica, al decir de los autores romanos. Plinio el Viejo recalca la abundancia de este mineral, entre otros, (Plinio el Viejo, III, 30), y menciona que la concentración mayor de este metal se halla en el noroeste de Hispania (Plinio el Viejo, IV, 112).

Plinio destaca la riqueza de los yacimientos cantábricos -sin duda, hablando de las minas de Somorrostro, que se cuentan entre los primeros yacimientos mundiales de este metal- (Plinio el Viejo, XXXIV, 149). Estrabón también hace notar la extraordinaria riqueza metalífera de Hispania, y entre los minerales más abundantes destaca el hierro (Estrabón, III, 8). Este autor griego del siglo I d.C. menciona la existencia de minas de hierro en las cercanías de Denia, cuyas excelencias como puerto pondera sin medida (Estrabón, III, 6) al igual que hace al-Razi (“Crónica...”, 1974: 36).

No obstante, en nuestra opinión, el geógrafo griego podría haber confundido la localización, pues las vetas de hierro más cercanas a Denia se encuentran en la Sierra de Cartagena, al este de esta última ciudad, extendiéndose las menas en esa dirección hasta el cabo de Palos, en una extensión de 30 kms. El hierro de estos yacimientos está mezclado con plomo, zinc, azufre y fósforo (Vidal, 1909: 77), y actualmente no se extrae. Probablemente este es el

origen de esos minerales, que eran cargados por griegos y romanos en la isla de Tabarca, frente a Santa Pola.

Todos los cronistas islámicos se hacen lenguas de la abundancia de hierro en Al-Andalus. En el siglo IV H./ X d.C al-Rūzī habla de las abundantes y ricas vetas de este metal en Constantina del Hierro (“*Crónica...*”, 1974: 301). Destacaremos que este yacimiento, hoy llamado Cerro del Hierro, posee, con parámetros actuales, poco mineral, pero de una calidad tan excepcional que justifica su explotación (Vázquez, 1980: 18). Al-Idrīsī significa la importancia de las minas de hierro y cobre de los Montes de Toledo (al-Idrīsī, “*Description...*”, 1866: 229). Al-Qazwīnī (s VII H/XIII d.C) sigue a estos autores (al-Qazwīnī, “*Āṭr...*”, 1990: 101).

Efectivamente, todo el Sistema Central contiene gran cantidad de hierro ferruginoso en gránulos, fácil de identificar por la oxidación que sufre al encontrarse a la intemperie por causa de la erosión. Muchas de estas menas han debido ser explotadas por los musulmanes. Cabe entonces preguntarse si la propia ciudad de Vascos no sería la cabeza de un distrito dedicado a la extracción del mineral, aunque esta suposición, lejos de confirmarse, plantea más interrogantes que respuestas. No obstante, la mayor cantidad de hierro del Sistema Central se encuentra entre Setiles y Ojos Negros, entre Guadalajara y Teruel, en Sierra Menera, donde el hierro se explota a cielo abierto, siendo la productividad elevadísima (las reservas se estimaban en 1909 en 93.079.000 tns, cantidad que hoy resulta moderada, al hallarse nuevos filones) (Vidal, 1909: 64 y 69).

El hierro, una materia prima muy escasa en la mayor parte del mundo musulmán, era abundante en al-Andalus, hecho que probablemente facilitó la preeminencia económica del califato omeya de Córdoba. Al-Idrīsī menciona la existencia de minas de hierro en los montes de Toledo (al-Idrīsī, “*Description...*” 1866: 229). También la Descripción Anónima menciona minas de hierro en la región de Toledo (“*Ḍikr...*”, II, 1983: 56). Al-Idrīsī menciona la habilidad de los almerienses en el trabajo del hierro y del cobre (al-Idrīsī, “*Description...*”, 1866: 240), suceso normal si se tiene en cuenta la abundancia de los mismos en los montes que rodean la ciudad: al-Ḍīmī, nutriéndose de fuentes anteriores al abandono de Pechina, resalta la existencia de vetas metalíferas en torno a esta ciudad (al-Ḍīmī, “*Rawḍ...*”, 1963: 83). Debemos resaltar que la región almeriense posee inmensas reservas de hierro y otros minerales a él asociados; estos yacimientos se encuentran en :

- Sierra Alhamilla, 30 kms al Norte de Almería.
- Sierra de Filabres (Norte de Almería) y Beires.
- Bedar y Herrerías, al este de Almería.
- Sierra de Gádor.

Además, a 100 kms de Almería y a 80 de Granada, se encuentran las minas de Marquesado, que se explotan a cielo abierto (Vázquez Guzmán, 1980: 16).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Otros importantes yacimientos se encuentran en Cala y Teuler (NW de Huelva), Almadén de la Plata, Pedroso, Navalzaro y Sierra Jayona (Sevilla), la Sierra de Guadalupe (Cáceres) y Burguillos (Badajoz), Vadollano y Vilches (Jaén), Marbella y el alfoz de Ojén (Málaga), Alquife (Granada) y Morata (Murcia) enclavada en el distrito ferrífero de Sierra Almenara (Vidal, 1909: 65 y ss).

En el siglo IV H. / X d.C, se explotaban tres yacimientos de hierro de buena calidad en Ifriqiya, aunque no sabemos si el mineral se transformaba in situ. *Un gran filón se encontraba en Mayyana de los ʿAwwara*, situada en "*La Gran Ruta*" - calzada costera de origen romano que enlazaba Tánger a Alejandría y que sería utilizada durante toda la Edad Media- desde donde se exportaba, quizá ya manufacturado, a todo el Magrib (Ibn ʿAwqal, "*Configuration...*", I, 1964: 81). Otra mina se localizaba en el puerto de Bona, desde donde también se exportaba ya convertido en manufacturas a otros países (Ibn ʿAwqal, "*Configuration...*" I, 1964: 72). El tercer y último yacimiento de hierro mencionado por los cronistas del siglo IV H./X d.C se encontraba en Laribus (Ibn ʿAwqal, "*Configuration...*", I, 1964: 84), en la ruta secundaria que unía Ifriqiyya a Tihart y Fez. La mina de Laribus, sin embargo, no es mencionada por al-Maqdisī al escribir sobre las producciones de esta ciudad, el cual sí menciona, sin embargo, la mina de Bona (al-Maqdisī, "*Asan...*", 1950: 19), lo cual podría significar que su producción era casi irrelevante, o que se había suspendido a causa de los trastornos provocados por la revuelta de Abū Yazid. Estas minas posiblemente seguían produciendo en el siglo VI H. / XII d.C, pues son mencionadas por al-Idrīsī (al-Idrīsī, "*Description...*", 1866: 136-137). La relativa penuria de hierro a la que se verían sometidos los 'aglabíes y los fātimíes restringió sin duda su potencial naval, y sólo la conquista de Sicilia aportó cierta libertad de movimientos,

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

pues los yacimientos sicilianos de este mineral eran propiedad del Imán, como sucedía en Gharbiya, cuyo producto se destinaba en gran parte al uso de la flota (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 122).

Los datos modernos indican en Ifriqiyya otros importantes yacimientos de hierro no reseñados en las fuentes, pero que fueron conocidos desde antiguo (Proust, 1899: 533). En 1873 los franceses iniciaron, en territorio de los Miknāsa, en la localidad de Ras er-Radjel, a 10 kms de Tabarca en línea recta, entre el wadi Berkoukech y Bou Tarfeus, en territorio del actual Túnez, una serie de prospecciones que dieron como resultado el descubrimiento de riquísimos filones de hierro en superficie (1.200.000 tns a cielo abierto y 600.000 en galerías de poco trabajo) (Proust, 1899: 539).

El mineral aflora en masas lenticulares regulares entre el gres y la arcilla. Las prospecciones en el territorio de la tribu Nafza, a 30 kms al noroeste de Tabarca, dieron el mismo resultado (Proust, 1899: 533). Proust habla de vestigios de antiguas explotaciones en el wadi Damous, en terreno blando de pudingas, cerca de Gamara (400.000 tns en 1899) (Proust, 1899: 541). Conociendo la importancia de la zona del puerto de Tabarca durante el siglo IV H. / X d.C., no es de extrañar que estas minas fueran aprovechadas ya en aquella época, pues todo puerto necesitaba sus fuentes de hierro.

Otra mina de hierro tunecina señalada por los mapas geológicos actuales es la de Djerissa (Túnez), que aporta entre el 1% y el 5% del hierro en el mercado mundial. Este filón se

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

encuentra al interior, a 120 kms de Tabarca en línea recta hacia el sur, y se extiende hasta Kala Khasbaa, a 2 kms al suroeste de Djerissa.

En Argelia, durante el siglo VI H. / XII d.C, se explotaban yacimientos de excelente hierro en Bugía. Este metal se vendía barato en la ciudad, que se había beneficiado de la ruina de la Qal'a de los Ban ^ʿammūd, y era la nueva capital de los ^ʿammūdīs; con un astillero de gran importancia, se había constituido en el mayor puerto del Magrib (al-Idrīsī, “*Description...*”, 1866: 105). No obstante, estas minas se encuentran agotadas hoy día, y los únicos yacimientos conocidos actualmente, de pequeño volumen y mala calidad, se encuentran en Ayn Timusant, entre Blida y Milyana, y en Uenza (Argelia).

En el mundo musulmán oriental se explotaban yacimientos de hierro en las cercanías de Beirut, (Runciman, III, 1973: 326), y al-Idrisi dice que se enviaba hierro desde Beirut a través de Siria (al Idrīsī en Runciman, III, 1973: 326 y nota 9). La familia franca de los Ibelin, que durante gran parte del siglo VI H./ XII d.C poseyó este territorio, se enriqueció con su tráfico, (Runciman, III, 1973: 332), que no sabemos si alcanzó al Occidente. Sin embargo, el hierro era, en conjunto, una materia prima escasa, cuyas zonas de producción son cuidadosamente reseñadas por los geógrafos, pues, a la dificultad de su traslado, debido al peso, se unían la precariedad y limitación técnica de los transportes, la inseguridad del control político por parte del Califato y, en general, la difícil práctica de las vías de comunicación, ya que, habitualmente, las minas se encuentran en zonas montañosas dentro de la periferia del Califato ‘Abbāsī. No obstante, se explotaban ya en el siglo IV H/X d.C, si no mucho antes, algunas regiones productoras que poseían filones de gran riqueza, particularmente al norte de Persia, en Fars, en

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

los alrededores de Istajr, donde los habitantes no tenían que encaminarse a otros territorios para obtener el hierro y otras materias primas (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*” II, 1964: 295). En general, el hierro obtenido por el Imperio Musulmán de Oriente procedía de los Montes Elburz, en la ribera sur del Mar Caspio.

En el Mediterráneo norte, excepción hecha de España, sólo Italia (región de Piombino, isla de Elba, Cerdeña y rocas basálticas de Sicilia, donde debía encontrarse la mencionada mina de Gharbiya) y Chipre -en muy escasa cantidad- poseen hierro en cierta cantidad. Por lo demás, este mineral es realmente escaso en esta zona, incluso para los parámetros medievales. Para obtenerlo, los musulmanes de Occidente debían desplazarse hasta el Sahara Occidental, donde al-Idrīsī sitúa la montaña de Calmara, en la cual había una mina de hierro de excelente calidad (al-Idrīsī, “*Description...*”, 1866: 52) que debe ser identificada como Gara Yebilat, cerca de Tinduf, pues es el único yacimiento conocido de la zona junto con la montaña de Iyil, donde se extrae también sal mineral, pero que está mucho más al suroeste, en Mauritania. Es muy probable que la sal se utilizase también en la transformación del hierro, sirviendo como abrasivo para pulimentarlo. Por otro lado, cabe resaltar la importancia de la transformación del hierro en la industria naval de la época. Al Idrīsī, al mencionar Saltés, en al-Andalus, escribe que “*se trabaja el hierro, industria que en otros lugares se rechaza porque el hierro es difícil de trabajar, pero es un menester común en los puertos de mar, en los lugares donde atracan los grandes y pesados barcos de transporte*” (al-Idrīsī, “*Description...*”, 1866: 216).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
- COBRE, PLOMO, ESTAÑO Y CINC : Hispania era muy rica en plomo, cobre y estaño, según los autores de la época romana.

Estrabón señala la abundancia de cobre en las montañas que rodean Sisapo (= Almadén) (Estrabón, III, 2 (3)), y en Turdetania (Estrabón, III, 2 (8)) Los mapas indican la existencia de abundantísimo cobre en Huelva (Riotinto y Tharsis), confirmando las noticias de Estrabón sobre Turdetania, pero nada dicen sobre presencia de cobre en las cercanías de Almadén, aunque debe destacarse que se confirman las noticias de los geógrafos romanos y griegos cuando se habla del plomo de Sierra Morena (importantes yacimientos desde Bélmez hasta La Carolina), no sucediendo lo mismo en lo tocante al cobre. No obstante, deben tenerse en cuenta las diferentes necesidades y el probable agotamiento de algunas minas, lo que provoca que algunos datos clásicos no se reflejen en las modernas monografías. Estrabón menciona que una cuarta parte del cobre recogido en Hispania es puro (Estrabón, III, 2 (9)). También Plinio el Viejo asevera que Hispania posee abundante cobre y plomo, entre otros minerales (Plinio el Viejo, III, 2 (6)) y señala su existencia en Sierra Morena (Plinio el Viejo, XXXIV, 4).

En cuanto al plomo, la mayoría de este metal utilizado por el Imperio Romano procedía de Hispania. Plinio el Viejo resalta su abundancia en el noroeste (Plinio, IV, 112) y coincide con Estrabón sobre la presencia de estaño y plomo en las islas Casitérides, cuya localización es harto imprecisa, pero que podrían haber estado situadas frente a la costa gallega (Plinio el Viejo, IV, 119, y Estrabón, III, 5, (11)). Plinio nos informa sobre la aleación que se forjaba con cobre de Campania (Italia) y plomo peninsular (Plinio el Viejo, XXXIV, 95), y sobre la abundancia de

estaño en Gallaecia y de plomo en Cantabria, al mismo tiempo que sobre la técnica de su extracción y los lugares donde se suele encontrar (Plinio el Viejo, XXXIV, 156-158).

El plomo se obtenía en las Galias e Hispania con gran trabajo (Plinio el Viejo, XXXIV, 164). Estrabón señala la presencia de plomo en las cercanías de Cartagena (Estrabón, 1993, III, 2 (10)). Es interesante comprobar que un pecio datado en el siglo I d.C, cargado de lingotes de plomo hispánico y salazones (Cabrera V) ha sido localizado en la isla de Cabrera, junto a otros navíos romanos de época posterior, también siniestrados, datados en el siglo III d.C; uno de estos pecios, cuya vajilla de uso a bordo era de origen norteafricano (el Cabrera III), llevaba un cargamento de aceite, garum y cerámica procedente de Hispania (de la Lusitania y la Bética), Tripolitania y Provenza, y está datado en el siglo III d.C (Guerrero Ayuso & alii). Por otro lado, cabe destacar que el circuito de distribución del estaño hispano alcanzaba Egipto (Blázquez, II, 1975: 267), y que ha sido hallado cobre onubense en un navío hundido en Planier, en las costas de Provenza (Blázquez, 1978: 300).

Las minas de plomo de Sierra Morena siguieron en explotación hasta el año 383 d.C, que sepamos, y en Riotinto (Huelva) se dejó de trabajar a comienzos del siglo V d.C, (Blázquez, II, 1975: 267). Sobre la reiniciación de los trabajos en siglos posteriores nada concreto sabemos, pues las fuentes islámicas no son precisas. Sin embargo, hay algunos restos materiales islámicos, que indican, al menos, un cierto interés por las minas de Río Tinto.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Posemos algunas noticias sobre yacimientos de plomo, cobre o estaño en los autores musulmanes. Al-Rāzī (s.IV H./ X d.C) resalta que el término de Illiberis (= Granada) es rico en plomo y cobre (al-Rāzī, 1974: 24), aunque los mapas de yacimientos actuales nada dicen, entre otros minerales. Al-Rāzī será seguido por Ibn Ghalib (s.IV H. /X d.C), al-Idrīsī (s.VI H. / XII d.C) y Yaqūt (s. VII H. / XIII d.C).

El persa al-Qazwīnī (s. VII H. / XIII d.C), cuando habla del plomo y el cobre, dice que éstos sólo se generan en terrenos de roca mezclada con tierras blandas (al-Qazwīnī, “A *r...”, 1990: 84) y, siguiendo, sin duda, a al-Rāzī, menciona la riqueza de yacimientos de plomo, cobre y atutía, entre otros minerales, de los cuales se encuentra cuajada al-Andalus (al-Qazwīnī, “A *r...” 1990: 101).

El Califato Musulmán oriental se abasteció de cobre, con muchas probabilidades, en Chipre, donde los musulmanes desembarcaron en el siglo I H/VII d.C, (Lirola, 1993: 61). Esta isla de 9.251 kms², posee importantísimos yacimientos de ferrocupríferas, cobre y azufre en torno a Mavrounis y Kalabassos, con indicios de explotación desde la Edad del Cobre.

Del plomo puede extraerse plata, como se hacía en Carthago Nova (Blázquez, 1978: 288), antes del agotamiento de las minas durante el siglo IV d.C. Los musulmanes lo utilizaban para la confección de manufacturas relacionadas con el mar, y era un metal estratégico, por su escasez en el mundo islámico y su importancia comercial.

El plomo del Sudeste español era objeto de comercio internacional en el siglo I d.C; se exportaba en lingotes hacia Italia, y una de las escalas era la isla de Mallorca (Blázquez, 1978: 286). Creemos que los andalusíes también traficaron internacionalmente metales en lingotes; concretamente, el plomo y el hierro, muy escasos en el mundo islámico, pero carecemos de pruebas concretas.

Las referencias al cinc -siempre mencionado en forma de atutía- son muy escasas, pero este metal se halla mencionado por al-Ruhz (al-Ruhz, “Crónica...”, 1974: 24), que localiza un venero en el término de Granada, y al-Qazwn (al-Qazwn, “A...”, 1990: 101). La atutía (óxido de cinc mezclado con otros cuerpos) demuestra dos cosas : una, la existencia de minas de cinc en la España islámica, otra, la existencia de una tecnología -hornos para tratar el mineral- relativamente desarrollada, por lo menos desde el siglo IV H. /X d.C.

Desgraciadamente, no sabemos cómo ni durante qué periodo de tiempo se extrajo el cinc, fundamental para obtener el latón, aunque sabemos que se exportaba en láminas para fabricar instrumentos científicos, -astrolabios- y planchas grabadas. No obstante, gracias a al-Ruhz, conocemos el nombre del lugar donde se extraía : Salonbino o Salon biuo, cerca de Granada (probablemente se trate de Salobreña (ant. Salambina), con embarcadero, a 23 kms al este de Almuñécar y a 82 al sur de Granada) y el nombre de la mina : Paten e viua, o pater biua (quizá la

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
montaña de Albita, -594 mts- al norte de Almuñécar), y un sinónimo para denominar a este mineral : albaçete o aluaçete (al-R^z, “Crónica...”, 1974: 24).

El plomo, el estaño y el cinc se extraen hoy en cantidades industriales de las minas de Mazarrón y La Unión -Cartagena-, pero los yacimientos mencionados por al-Razi ni siquiera los incluyen; probablemente, la mala calidad (la atutía es un derivado del cinc bastante deleznable) y la escasez de este mineral han provocado la falta de interés en su explotación. Cabe resaltar la presencia de estaño en Montejo (Badajoz), no reseñada en las fuentes escritas, al menos de forma expresa.

Actualmente, se explotan algunos yacimientos de plomo al norte de Túnez (ant. Ifriqiya) entre Suq al-Arba y el Grefa, en la costa norte, donde también se extrae el zinc (en al-Ajwat). También se obtiene zinc a lo largo del interior de Argelia, en Tremecén, Boughzoul, Hamiz y Guergour, mientras que se extrae cobre en Blida. En Marruecos se explotan el zinc en Xauen y en Wayd, donde también hay importantes minas de plomo. También se explotan algunos diminutos yacimientos de plomo en Cerdeña, sólo válidos para el uso local. El interés mayor de estos yacimientos radica en la posibilidad de extraer plata de ellos.

En cuanto al Mediterráneo europeo, aparte de España sólo se encuentra zinc, en cantidades muy significativas, en Cerdeña, y cobre cerca de Piombino, en la Italia continental.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

La isla de Cerdeña alberga también algunas pequeñas minas de estaño y plomo de buena calidad, pero hoy su producción es considerada muy escasa, local.

Sin duda, la necesidad de estaño y cobre era igual en el Norte de Africa bajo la dominación romana que bajo la árabe. Bajo ambas soberanías, las rutas comerciales apenas se variaron, y los únicos yacimientos mediterráneos de cierta envergadura seguían encontrándose en al-Andalus por lo que, con toda seguridad, el Norte de Africa dependía para su abastecimiento del comercio con al-Andalus, lo que crearía una red de dependencias que explica el papel subsidiario de Ifrīqiyya en el comercio internacional a fines del siglo III H. / IX d.C, y la progresiva decadencia de la economía aglabí, pese a sus intentos de liberarse a través de la conquista de Sicilia. En cuanto al plomo, parece que la mayoría del consumido en el Norte de Africa se importaba desde España, al menos durante el Bajo Imperio, y nada nos autoriza a suponer que estas necesidades variaran gran cosa.

Cabe destacar que el estaño podía obtenerse por decantación en las desembocaduras de los ríos, o separándolo por fundición del oro al que se encuentra mezclado, (Plinio, XXXIV: 156-158), y dado que este procedimiento se utilizaba especialmente en Lusitania, nos es lícito preguntarnos si las numerosas noticias islámicas transmitidas y referentes al oro obtenido por tamización en la desembocadura del Tajo, en Almada, cerca de Lisboa (al-ʿImyārī, 1963: 44), no estarán incluyendo una velada referencia al estaño, (frecuentemente asociado con el oro en los yacimientos).

- OTROS MINERALES: otros minerales utilizados en el mundo islámico medieval son el azufre y el bórax. El azufre sin arsénico (sirve para depurar el oro, la plata y el hierro) y el bórax (prolonga la vida de la cerámica y del vidrio, y hace elástico al acero), son muy abundantes en Sicilia, e inexistentes en el resto del Mediterráneo. Probablemente, la existencia de mercurio, así como de estos minerales, contribuyó a incrementar el interés de los 'aglabíes y de los físimos sobre la isla. Acerca de las condiciones de extracción del azufre amarillo en Sicilia, se ha conservado un interesantísimo texto en Ibn al-Abbás (Ibn al-Abbás, "Kitāb...", 1971: 183-185).

- EL ORO Y LA PLATA eran muy abundantes en la Península Ibérica durante la Antigüedad. Estrabón menciona que el oro se obtiene, como la plata, en las montañas cercanas a Sisapo (= Almadén) y en Turdetania, que en su criterio posee ingentes cantidades de ambos minerales (Estrabón, III, 2 (3) y III, 2, (8)). Son particularmente interesantes las menciones a las riquísimas minas de plata de Nea Karchedon (Cartagena) (Estrabón, III, 2 (10) y III, 4 (6)).

Durante la dominación romana, dos eran las fuentes principales de oro en Hispania: la primera eran las minas del noroeste, y la segunda el oro de placeres de los estuarios atlánticos. El oro era muy abundante en los estuarios de los ríos Mondego y Vouga (Estrabón, III, 3 (4), tanto que podría haber dado lugar al topónimo "Orense" (Sánchez Palencia...), y en el Tajo (Plinio el Viejo, IV, 115), donde alcanzaba una excepcional pureza (Plinio el Viejo, XXXIII, 62 y 66-67). Pomponio Mela, autor del siglo I d.C, vuelve a incidir sobre la riqueza aurífera de la desembocadura del Tajo, donde dice, además, que se hallan piedras preciosas (en nuestra opinión, se está refiriendo al ámbar gris tanto como al ónice) (Pomponio Mela, III, 8).

La riqueza en oro de los dichos estuarios parece atestiguada por la continuidad de su explotación en la alta Edad Media (al-Ḥimyarī, 1963: 44). En el siglo I d.C., se explotaba incluso más que el oro de las minas (Estrabón, IV, 6, 12), aunque a nosotros esta alusión nos parece exagerada. Estrabón resalta la riqueza en madera, oro y otros metales de Sierra Nevada (Estrabón, III, 4, 2).

Plinio el Viejo abunda en los argumentos de Estrabón sobre la mítica riqueza metalífera de la Península Ibérica, recalcando la inmensa riqueza aurífera del Noroeste (Plinio el Viejo, IV, 112). Sin duda, se refieren a la zona de Las Médulas, minas que fueron abandonadas en las postrimerías del siglo III d.C. (Gutiérrez, 1980: 15) y que hoy parecen estar agotadas. Nos narra como en ocasiones la plata está aleada de forma natural al oro (Plinio el Viejo, XXXIII, 80) y coincide con Estrabón en su localización de los yacimientos de plata, abundantísimos en torno a Cartagena. No obstante, la plata del sudeste español se había agotado en la época de la Anarquía Militar, en torno al 200 d.C. (Blázquez, 1978: 521).

La civilización musulmana conocía las características de los lugares donde era posible hubiese yacimientos potenciales de oro y plata, pues al-Qazwīnī explica que el oro se forma en las tierras arenosas y los montes de terreno blando, mientras que la plata se forma en las rocas mezcladas con tierras blandas (al-Qazwīnī, “Aḥḥādīth...” , 1990: 84).

Bajo la dominación musulmana, el abastecimiento de oro y plata de la Península se basaba en :

a).- La continuidad de la explotación de algunos yacimientos aluvionales conocidos desde época romana. El metal se recogía en forma de arenas, lentejuelas, cantos y pepitas, también llamados "*placers*", arenas auríferas formadas por desmoronamiento y disgregación de las masas rocosas que contenían yacimientos primarios de oro, el cual, transportado a los valles por ríos y torrentes, se concentra en puntos determinados junto con los minerales pesados (arenas negras, como el plomo y el estaño). De este tipo de yacimientos, comunes en España, nos dan cumplida cuenta diversos autores musulmanes: al-Rāzī menciona las arenas auríferas que se obtienen en el Darro (al-Rāzī, "*Crónica...*", 1974: 26), y al-Idrīsī (al-Idrīsī, "*Description...*", 1866: 222), al-Qazwīnī (al-Qazwīnī, "*Aḡḡr...*", 1990: 159) y al-Himyari (al-Himyari, 1963: 44) mencionan el oro del Tajo que los habitantes de Almada, frente a Lisboa, recogen durante el invierno.

La plata y el oro de Murcia se siguieron explotando durante los primeros siglos de presencia musulmana en España, con muy buenos resultados: Ibn Faqīh al-ʿAmadīn menciona que "*los yacimientos de plata y oro se encuentran en un sitio llamado Tudmir, a diez días de marcha de Córdoba*" (Ibn Faqīh, "*Kitāb...*", 1949: 51). Estos yacimientos serán señalados por otros autores musulmanes, como al-ʿImyārī (al-ʿImyārī, 1963: 363). Así mismo, algunos autores señalan la existencia de plata en las cercanías de Jaén (Ibn Faqīh, "*Kitāb...*", 1949: 51). Estas citas no son meros plagios tomados a los autores grecolatinos,

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

porque si así fuera, se habría mencionado también la zona aurífera del Noroeste, que ya estaba agotada en el siglo III d.C.

b).- Puesta en explotación de algunos yacimientos por los andalusíes :

algunos yacimientos de oro y plata sólo comienzan a mencionarse en época islámica, y se encuentran ausentes de las fuentes de época clásica. Entre ellos se encuentran las arenas auríferas del Segre, explotadas por la ciudad de Lérida (al-Ruhz+, “Crónica...”, 1974: 42); quizá la codicia por conservar en sus manos esta riqueza impulsó a los ilerdenses a pactar su rendición con los musulmanes en el año 95 H. / 713 d.C.

En todo caso, no debía ser raro que las autoridades de Córdoba desconociesen la existencia de los filones durante largo tiempo, porque los habitantes de las zonas mineras se esforzaban por ocultar el emplazamiento exacto de las minas, quizá para evitar la rapacidad del fisco. Así, en Tocania, cerca de Evora, los habitantes habían ocultado la situación exacta de las menas de plata de la región (al-Ruhz+, “Crónica...”, 1974: 82). Otro yacimiento explotado sólo desde la época islámica debió ser el de plata que se explotaba en las inmediaciones de Consuegra (al-Ruhz+, “Crónica...”, 1974: 67), cerca de Toledo, y el de Hornachuelos, que poseía además, oro; ambos minerales se explotaban en un emplazamiento cercano a la localidad y conocido como *al-Marʿ* (La Pradera) (al-ʿImyru+, “Raw...”, 1963: 288).

c).- Obtención de oro y plata a través del comercio con el exterior : el fisco andalusí obtenía oro y plata mediterráneos del comercio exterior, que soportaba numerosos impuestos. Además, los metales preciosos aflúan gracias a los mercaderes (Ibn ʿayn, “*Muqtabis V*”, 1981: 358). En

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

este sentido, las embajadas bizantinas del siglo IV H/X d.C. (al-Maqqar⁺, “*Nafh...*”, I, 1, 1967: 344), tenían probablemente, entre otras finalidades, la misión de allanar el camino a las relaciones comerciales, facilitando el acceso de manufacturas y materias primas. Por lo demás, y salvando algunos yacimientos de plata en Cerdeña (región de Iglesias, al sur) cabe resaltar la total ausencia de yacimientos de oro y plata en las riberas del Mediterráneo.

- EL CORAL: el coral es un animal celentéreo, de la clase antozoo, propio de las aguas tropicales, pero del que existen en el Mediterráneo algunas especies, una de las cuales, el *Corallium rubrum*, (coral rojo o noble), es comerciable y corresponde al género *Eunicella*, (representado por cuatro especies en este mar, pertenece a los corales blandos coloniales, del orden Gorgonacea), posee un gran tamaño, su color oscila del rojo-pardo al negro, y habita entre los 50 y 200 mts, en zonas rocosas de escasa iluminación (Campbell, 1984: 84).

Los primeros datos sobre la pesca del coral mediterráneo entre los musulmanes datan del siglo III H/IX d.C, cuando Ibn Jurđūdbi menciona la importación de coral desde los mares andalusíes (Ibn Jurđūdbi, “*Kitāb...*”, 1949: 15). Durante el siglo IV H. / X d.C. Ibn ʿAwqal escribe que el coral se recoge frente a Marsa-l-Jaraz (act. Lacalle, Túnez), Tenes (act. Argelia) y Ceuta (act. España), pero resalta que, por su abundancia y calidad, el coral de Marsa al-Jaraz es inmejorable (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 71). También al-Maqdis⁺ señala, con cierta exageración, que Marsa al-Jaraz es el único centro productor de coral (Al-Maqdis⁺, “*Aḥsan...*”, 1950: 19).

Marsa al-Jaraz, gracias a la riqueza obtenida del comercio de coral, importaba todos sus géneros comestibles y su agua, de los que carecía por completo, y se daba a diversos vicios. Allí

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

era factible encontrar comerciantes de todo el mundo mediterráneo, que venían a traficar en géneros coralinos (Ibn ʿAwqal, 1964: 71). A mediados del siglo VI H / XII d.C, al-Idrīsī menciona que Marsa-l-Jaraz era una pequeña ciudad, provista de alcázar, murallas y pozos de agua, que vive de la pesca del coral, el cual era comprado por comerciantes de muchos países que lo reexportaban (al-Idrīsī, “*Description...*”, 1866: 135). Coincide con Ibn ʿAwqal cuando señala que sus abastecimientos proceden den exterior (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 71); su fruta es traída de Bona, a una jornada pequeña, o a 24 millas por mar (al-Idrīsī, “*Description...*”, 1866: 136). Es probable que los pozos de agua mencionados por al-Idrīsī se encontraran con posterioridad al siglo IV H / X d.C. Aún hoy, el coral sigue siendo un producto de exportación en la cercana Tabarca.

Durante el siglo IV H. / X d.C también se practicaba la pesca del coral rojo en Tenes (act. Argelia), aunque éste era de menor calidad y se recogía en menor cantidad que en Marsa-l-Jaraz (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 71). Al-Idrīsī no menciona la pesca del coral en Tenes (al-Idrīsī, “*Description...*”, 1866: 96), y es posible que éste fuera ya muy escaso en el siglo VI H / XII d.C; hoy han desaparecido todos los bancos significativos de coral rojo en la zona.

El otro punto de captura del coral, Ceuta, estaba reputado como un buen puerto; hacia mediados del siglo IV H / X d.C pertenecía a los omeyas, que la habían guarnecido de murallas, y en sus inmediaciones se encontraba Marsa Musa, un excelente fondadero, sólo igualado por Orán en todo el Norte de Africa (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 74 y 75). Este puerto

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

contaba con recursos agrícolas y acuíferos propios. El coral de Ceuta seguía pescándose en el siglo VI H / XII d.C (al-Idrīsī, “*Description...*” 1965: 135). Hoy todavía se explota el coral rojo del mar de Alborán, que rodea a Ceuta.

Al-Maqqis subraya que Sicilia es la más interesante propiedad de los musulmanes, (al-Maqqis, “*Afsan...*”, 1950: 33), e Ibn al-Bawqal la considera igualmente rica (Ibn al-Bawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 129), pero menciona que cuando él la visitó, había entrado en declive y menciona que todos sus abastecimientos dependen del exterior (Ibn al-Bawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 129 y 130). No obstante, la isla poseía algunos bancos de coral, que se recogía, como reseña al-Idrīsī en el siglo VI H /XII d.C (al-Idrīsī, “*Description...*”, 1866: 135). No sabemos cuando comenzó a recolectarse en Cerdeña, en cuya costa occidental aún perviven algunos focos, que antaño fueron extensos arrecifes. Fuera de estos puntos, no hay más coral rojo en el Mediterráneo.

- EL AMBAR Y LAS PIEDRAS PRECIOSAS : al-Andalus era el único lugar del Mediterráneo donde era posible hallar estas materias primas en cantidades significativas. El ámbar, resina fosilizada de coníferas ya extintas, es relativamente abundante en aguas profundas, atrapado entre las algas; en ciertas playas resulta fácil recogerlo, como resultado de las tempestades marítimas (*Enciclopedia de las Ciencias Naturales*, I, 1962: 73). Sabemos que el ámbar occidental procedía de las costas del Mar del Norte, donde se recogía desde el siglo I d. C.(Oxenstierna, 1977: 17). Pero en época del dominio musulmán, también se recogía ámbar en las costas atlánticas de al-Andalus y Africa, como vamos a ver. Los árabes creían que se trataba

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
del producto de una enfermedad del estómago de ballenas y cachalotes, donde, efectivamente, a veces se encuentra.

El geógrafo Ya'qub especifica las calidades del ámbar y de dónde procedía cada cual, desde el país de los Zanā, hasta Adén a la India, traficándose en Omán (Ya'qub en Ferrand, 1913: 51). También se podía obtener en Langabūlus, isla del archipiélago de Nicobar (Periplo de Sulaymān en Ferrand, 1913: 39 y 26, nota 8).

Las primeras noticias islámicas sobre el ámbar procedente de al-Andalus las aporta el geógrafo oriental Ibn Wāḥid al-Ya'qub en su *Kitāb al-Buldān* (262 H/875 d.C ó 265 H/880 d.C), dónde se dice que el ámbar magrebí se encuentra en al-Andalus, que los comerciantes lo transportan hasta Egipto (Ya'qub en Ferrand, 1913: 51), y que es tan semejante al ámbar de Sīr que se pueden confundir.

La Crónica del Moro Rasis señala la recogida de ámbar en Medina-Sidonia (al-Rāzī, “Crónica...” 1974: 103). Al-Ḥimyarī hace notar siempre la presencia de ámbar, que sitúa en las cercanías de Burdeos y en Medina-Sidonia; el procedente de esta última localidad se tenía por el mejor de Occidente (al-Ḥimyarī, “Rawḥ...”, 1963: 90 y 210). Diversos autores musulmanes hablan del ámbar en las orillas de Lisboa; reúnen estas noticias al-Qazwīnī (al-Qazwīnī, “Aḥḥ...”, 1990: 91 y 159 y “Ḥikr..”. II, 1983: 57).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

En cuanto a las piedras preciosas, su presencia en la Península Ibérica se señala desde la Antigüedad; Pomponio Mela resalta la producción de piedras preciosas en el Tajo (Pomponio Mela, III, 8). Podría ser que se refiriese al ámbar y al ónice; respecto a la primera de estas materias primas, su fama había llegado a Oriente: al-Maqdis⁺ resalta que una de las exportaciones de al-Andalus es el ámbar (al-Maqdis⁺, "A⁺san...", 1950: 51). La Crónica Anónima sitúa cerca de la ciudad una isla que posee canteras de ónice y mármol, y yacimientos de oro ("Ṭikr...", II, 1983: 57).

- LA SAL : la sal es uno de los minerales más abundantes del Mediterráneo, cultivado desde fechas muy remotas por fenicios, griegos, romanos y otros pueblos posteriores. Los musulmanes utilizaron la sal como moneda en sus transacciones comerciales. En su obra "*Kan[^]n al-Ma's[^]di*" (422 H/1030 d.C), al-Bir[^]n⁺ señala que la sal, como el hierro, es un artículo de comercio habitual en el Extremo Oriente. En Ceilán, la canela se intercambiaba, a través del comercio mudo, por "*antiguos dinares magribíes, paños, sal y otros artículos de comercio habituales*" (al-Bir[^]n⁺ en Ferrand, 1913: 166).

En el caso concreto de al-Andalus, es más que probable que se explotase la sal en pequeños yacimientos locales. Pero algunos de ellos alcanzaron una gran producción que permitió el comercio ultramarino de este mineral, concretamente en las Baleares, donde ya durante el año 291 H / 903 d.C (Barceló, 1984: 102) se constata la existencia de salinas. La producción debió continuarse en el tiempo, porque en el año 627 H / 1229 d.C, una nave genovesa que se dirigía a Ibiza para cargar sal, y que había recalado en Mahón por causa de

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

una galerna, fue fletada por Jaime I de Aragón para embarcar al almojarife de Mallorca, que se exiliaba al Magrib con su familia (Muntaner, “*Crónica*”, 1970: 172, 356).

La sal se cultivaba también en Cerdeña; genoveses y pisanos participaron en su distribución, mientras que los amalfitanos, al servicio de los angevinos napolitanos en el siglo XIII d.C., traficaban con este producto (Renouard, 1972: 40). La sal procedente de Cerdeña es de origen marítimo, radicándose las salinas en cinco puntos principales: Sassari, Cabros, Sassu, Santa Giusta Marceddi y Mare di Quartu. Se trata de lagunas interiores contiguas a la costa, que se alimentan de agua de mar a través de canales subterráneos y han generado, durante siglos, a la par que una saneada fuente de ingresos, un endémico foco de malaria, reforzado cada vez que llegaban las lluvias, que tienen una sola estación con máxima entre marzo y diciembre, al igual que en el Norte de Africa.

- LAS MADERAS: una de las más graves carencias del mundo islámico medieval consistió en la carencia casi completa de dos materias primas fundamentales: el hierro y la madera. Ambos recursos eran relativamente escasos en el Oriente musulmán; el Imperio Abasí de los siglos III-IV H/IX-X d.C se enfrentaba a gravísimas deficiencias en su abastecimiento de madera. A las limitaciones de los medios de transporte y la precariedad de las comunicaciones, tal y como sucedía con el hierro, había que agregar con frecuencia la distancia a recorrer y lo agreste del territorio maderero, como en el caso de Tabaristán, región cercana al Mar Caspio, cubierta de pantanos (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, II, 1964: 371). El fenómeno se agravaba a causa de la carencia de grandes cursos de agua que facilitasen el transporte de la madera a los centros de transformación y manufacturación.

En contraste, durante los siglos III-IV H / IX-X d.C, el Imperio Bizantino gozaba del control de extensas zonas madereras de fácil acceso, cercanas a los mares o a cursos fluviales de gran envergadura, ya fuera por control político directo, como era el caso de Anatolia y las riberas del Mar Negro, ya fuera a través de los tratados y lazos de diversa índole que unían este Estado a los principados de Georgia y Armenia, en las estribaciones del Cáucaso. Esta abundancia se hacía aún más evidente en contraste con la escasez existente en el territorio musulmán, escasez que se había agudizado en proporción directa con su crecimiento económico.

Las regiones que poseían bosques aptos para una explotación continuada, dentro del mundo musulmán oriental, estaban situadas como dijimos, en zonas de difícil acceso dentro del Imperio Abasí, y, en la mayor parte de los casos, escapaban políticamente a su control de manera discontinua. Incluso en las regiones con gran cantidad de madera de buena calidad, como Fars, - territorio que en la actualidad está situado al sureste de los montes Zagros- la dificultad del transporte era tal que, mientras que en las ciudades cercanas a la zona maderera, como Fasa, las casas se hacían con vigas de ciprés (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, II, 1964: 277), otras ciudades que a su vez eran grandes puertos, en la misma región, como Siraf, traían madera de teca y otras especies del País de los Negros para construir sus edificios (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, II, 1964: 277), alimentando además esta materia prima los inmensos negocios de los armadores, cuyas fortunas eran bastante opulentas, al menos en el año 350 H/961 d.C (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, II, 1964: 284). También poseían abundante madera los montes Bariz, en la región de Kerman, en el interior de Persia, (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, II, 1964: 305), pero estas montañas eran consideradas inaccesibles (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, II, 1964: 303). Así mismo, ya en los alrededores del Mar Caspio, en

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

los actuales montes Elburz, la región de Tabaristán era "*rica en bosques de árboles gigantes*", que crecían entre los pantanos (Ibn ʿAwqal, "*Configuration...*" II, 1964: 371). Cabe imaginarse cuán dificultoso podía resultar el trasladar grandes masas de madera desde estos lugares.

En cuanto a la explotación de las islas del Mediterráneo, oriental, es muy probable que los musulmanes obtuviesen madera de Creta durante su ocupación de la isla, porque en su territorio abundaron en el pasado los bosques de pino marítimo, ciprés y roble, que hoy sólo ocupan el 2% de la superficie isleña, pero el suministro debió cortarse a raíz de la reconquista de la isla por los bizantinos, en el año 349 H/961 d.C (Maier, 1974: 200) así como se debió agotarse el suministro procedente de Chipre, que poseyó así mismo densos bosques de cipreses y pinos marítimos, los cuales tan sólo ocupan hoy un 18% de la isla, y eso en forma de bosques degradados. Esta isla fue reconquistada por los bizantinos en el año 353 H/965 d.C (Maier, 1974: 201), y a continuación, se sucedieron las crisóbulas prohibiendo la exportación de madera al territorio musulmán (Lombard, 1971: 194). Estos acontecimientos debieron tener importantes consecuencias, porque Chipre constituyó, seguramente, uno de los mejores y más accesibles "*depósitos*" de madera de los cuales se abastecían los musulmanes, a tan sólo un día y una noche de navegación de Yabala, que era territorio musulmán (Ibn ʿAwqal, "*Configuration...*", I, 1964: 176).

Sólo de las estribaciones de los montes del Tauro -que separan a la actual Siria de Turquía- y del Antitauro -en la costa sur de Anatolia- obtenían los musulmanes del Próximo Oriente madera de calidad en abundancia, incluso a través del corso, probablemente, dado que el Antitauro era territorio bizantino. Por eso el suministro era en todo caso relativamente irregular.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Después de la guerra casi continuada que durante un siglo había enfrentado a bizantinos y musulmanes en Siria, la región había quedado postrada, arruinada, dividida y devastada. Sus vías de comunicación se encontraban desarticuladas y, desde el segundo tercio del siglo IV H/X d.C, los bizantinos controlaban la situación política y económica, obteniendo la hegemonía de las rutas marítimas a través del dominio de las islas, en la segunda mitad del siglo IV H/X d.C. Por esa razón, probablemente, el único puerto musulmán cercano a los montes del Tauro y del Antitauro se había convertido en una poderosa fortaleza, desde la cual se exportaba la madera de pino hacia Siria, Egipto y las Fronteras. Se llamaba Tinat y estaba habitada por guerreros experimentados y duchos en el conocimiento de la región (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 180). Hay que tener en cuenta que el Antitauro y el Tauro, cuyo suelo es de madera silíceo, resulta idóneo para el cultivo y crecimiento espontáneo del *Pinus pinaster*, también llamado pino marítimo o rodeno, el cual, a la par que aún abunda en esa zona en masas relativamente densas, ha sido explotado intensamente desde la Antigüedad para la construcción de navíos. Los musulmanes de Tinat, con el fin de acceder a los muy frondosos bosques de pino marítimo de la región de Adana, en el Antitauro, quizá forzasen con cierta frecuencia el paso de Gülek, antiguamente las Puertas de Cilicia, con casi 1050 mts de altura, desde el cual descienden varios importantes cursos fluviales, entre ellos el río Irmagi, que permitirían holgadamente el transporte de grandes troncos. En nuestra opinión, la necesidad de sostener este punto de abastecimiento constituyó, probablemente, una de las razones por la cual los musulmanes sostuvieron con enorme tenacidad la frontera del Tauro con Bizancio.

Debe tenerse en cuenta, además, que los musulmanes no pudieron extraer demasiada madera del Líbano; a los azares de la guerra se une el que las montañas de este país estuvieran

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

cubiertas durante la Antigüedad por una densa cubierta vegetal, la cual fue desde el principio explotada sin consideración ni medida, hasta tal punto que hoy, los bosques sólo ocupan el 9% de su superficie total. Y aún esta superficie ha sido tan sobreexplotada que el cedro comenzó a escasear ya durante el siglo III H/IX d.C, siendo hoy los ejemplares de buen fuste relativamente raros en la región.

En cuanto a la fachada africana del territorio musulmán, el abastecimiento de madera era realmente difícil. Egipto padecía una carencia casi absoluta de madera de buena calidad, fenómeno que obligaba al gobierno egipcio a depender casi por completo de la importación, sea desde la base de Tinat (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 180), sea, probablemente, desde la isla de Creta, sea, incluso, desde al-Andalus, ya en el siglo V H/XI d.C (Goitein, IV, 1961: 8). Este fenómeno obligó a los fīṣṣimīes egipcios a elaborar una cuidadosa legislación sobre el particular, como veremos en su momento, y a reutilizar continuamente las piezas desechadas (Lombard, 1971: 193).

El Magrib e Ifrīqiyya, excepción hecha de algunos macizos boscosos en las zonas montañosas de la actual Argelia y Marruecos, padeció también una seria penuria de madera. Los bosques de cedros, encinas, sabinas y pino marítimo del Atlas, fueron, al parecer, explotados por las cábilas beréberes para la construcción de sus propias flotas; así parece desprenderse de un diploma concedido por el califa al-ʿAkam II a una fracción de los Kutāma, durante el año 362 H/972 d.C, en el cual se prohíbe a esta cábila, una parte de la cual se encontraba bajo la égida omeya, cobrar contribución alguna “*ni por tierra ni por mar*” (Ibn ʿAyyūn, “*Muqtabis VII*”, 1967: 144), por lo que debe suponerse la existencia de embarcaciones de cierto porte entre los bienes de esta tribu.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Sabemos que, al menos desde el año 299 H/912 d.C, también los beréberes **ⵏⵓⵡⵓⵔⵉ** poseían su propia flota, la cual utilizaron para reavituallar Trípoli de Libia durante el sitio de la ciudad por los **ⴰⵎⵎⵓⵏⵉⵢⵉⵏ** (Dachraoui, 1981: 136). La utilización de madera en grandes cantidades continuó durante siglos en el Magrib, pues, durante el siglo VI H/XII d.C, Bugía, que se había alzado con la capitalidad del Estado **ⵎⵓⵎⵎⵓⵏⵉⵢⵉⵏ**, al beneficiarse de la ruina de la Qal'a y de sus propios yacimientos de hierro, aprovechó su cercanía al Atlas y las ventajas de su excelente puerto, que se convirtió en el mayor del Norte de Africa y en un astillero de considerables dimensiones (al-Idrissi, "Description..." 1866: 105).

Ifrigiya carece por completo de masas boscosas de envergadura, y el suministro, en nuestra opinión, comenzó a depender, cada vez en mayor grado a medida que los omeyas cordobeses afianzaban sus posiciones en el Magrib y el desarrollo económico precisaba de mayor cantidad de madera, de zonas situadas fuera de la esfera política musulmana: es decir, Sicilia, Cerdeña y la fachada mediterránea situada entre los Alpes y los Apeninos.

Teniendo en cuenta este contexto, no es de extrañar que, a finales del siglo III H/IX d.C, se afianzase la factoría de Fraxinetum cerca de la actual Niza, como veremos en su momento, ni que se multiplicasen las expediciones fatimíes contra Cerdeña y Génova, como también veremos en su momento. Pero fue Sicilia, la isla que despertó la codicia de las dinastías que se sucedieron en Ifrigiya, tanto 'aglabíes como **ⴰⵎⵎⵓⵏⵉⵢⵉⵏ**, pues este territorio, entre otras cualidades naturales y geográficas, poseyó antaño extensos bosques de pino marítimo y otras coníferas, (como el ciprés -género *Cupressus*-, reputado por su resistencia a la putrefacción, la longitud y derecho de su tronco y su gran flexibilidad), y de árboles del género *Quercus*, como las encinas -cuya madera es de lenta pero poderosa combustión-.

Los musulmanes, al conquistar Sicilia, debieron comenzar a talar los bosques de la isla, e impusieron progresivamente una serie de derechos estatales sobre las materias primas consideradas estratégicas, entre las que se encontraba la madera. Al-Dawādī escribe, de los colonos musulmanes que se habían afincado en Sicilia bajo los ‘aglabíes, que: *"sin haber sido autorizados ni contrariados por el poder central, se vieron obligados a cortar la madera destinada a los astilleros"* (Al-Dawādī, *"Kitāb al-Anwal"*, II, págs 401-444, 1962: 436). A esta exigencia estos colonos se resistieron con tenacidad, respondiendo al Estado que, *"si tenían la obligación de hacer la guerra santa a los infieles, no tenían la obligación de cortar la madera"* (Al Dawādī, idem anterior: 436). Esta negativa obligó, probablemente, a los fātimíes a imponer esta tarea a los tributarios cristianos en Sicilia, como ya sucedía en los tiempos del chambelán de Ubayd Allāh (297/323 H/909-934 d.C), Ṣawḍar (Gaudar, *"L'autobiographie d'un chambellan du Mahdi Obeidallah le Fatimide (trad. de la sirat Ga'far al-Ha'gib)"*, Hesperis, 1952: 176). En nuestro parecer, la situación debió alcanzar un punto álgido bajo la égida de los fatimíes, obsesionados por obtener el control de las rutas marítimas del Mediterráneo, objetivo que implicaba la construcción masiva -a la escala del siglo IV H/X d.C.- de naves. Esta exigencia había generado un éxodo de cristianos hacia la parte bizantina de la isla, multiplicándose las instrucciones del Imán a este respecto Dachraoui piensa que la madera extraída en Sicilia era tan escasa, que esa es la razón por la cual Ṣawḍar se vio obligado a ceder madera de sus almacenes personales para completar los mástiles, vergas y ciertas partes de la obra muerta de los navíos de guerra que se completaban en los arsenales fatimíes, así como a ceder en otra ocasión la cargazón completa de madera de uno de sus navíos mercantes (Dachraoui, 1981: 392). En nuestra opinión, sin embargo, cabe entender estas cesiones más como inversiones comerciales -teniendo en cuenta que el patriciado musulmán estaba implicado

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

en el comercio marítimo-, como regalos para propiciarse la buena voluntad del supremo mandatario, o como cesiones indirectas para cumplir con el propósito de la Guerra Santa, que como una cesión obligatoria e ingrata. Por otro lado, debe tenerse en cuenta que, sin el apoyo estatal, es más que probable que los mandatarios asociados al poder central en Ifrīqiyya nunca hubiesen accedido al comercio de la madera, ya que ésta procedería en su mayoría de Calabria o de Sicilia, territorios conquistados o sometidos a tributo por los ejércitos del Imán, no por bandas privadas, razón por la cual, promocionar la fuerza militar fīḥimī era también una empresa comercial para los grandes señores fīḥimīes, quienes, espoleados por un afán en el que no debía jugar un pequeño papel la necesidad constante y creciente de madera, incrementaron su presión hacia el Oeste, en dirección al Magrib Extremo y a sus montañas del Atlas, ya desde el año 309 H/922 d.C, con la toma de Miknāsa, como veremos a su debido tiempo.

En definitiva, el único Estado musulmán de Occidente que gozaba de unas reservas considerables de todo tipo de madera era al-Andalus. Quizá por esa razón, muy pronto los andalusíes adquirieron la preeminencia comercial en el Mediterráneo, al menos durante los siglos en que el Islam prevaleció sobre los demás poderes en el mundo mediterráneo. La mayoría de las islas del Mediterráneo sometidas a los omeyas poseían, como las Baleares, una larga tradición naval y bosques de robles, encinas, pino marítimo, fresnos, álamos, cipreses y castaños. En las Islas Baleares, sometidas políticamente a los Omeyas de Córdoba desde el año 291 H / 903 d.C. (Barceló, 1984: 102) se criaban ganados, se cultivaban pinos y sabinas, se obtenía sal, agua dulce y probablemente se trabajaba el hierro. Ibiza fue llamada Pitiusa por los griegos a causa de sus bosques de sabina, pino marítimo y encina. Esta isla posee numerosos pozos y manantiales de agua dulce, como Formentera, circunstancia que sin duda facilitaba el arraigo de una población

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
dedicada al trasiego comercial marítimo y al corso. Yaq^ʿt al-ʿam^ʿw^ʿ (575 H / 1179 d.C - 627 H / 1229 d.C), por ejemplo, indica algunos datos de navegación y otras fuentes de riqueza de Ibiza (Yabisa), como los astilleros y el vino de pasas: *"Ibiza (...) isla orientada hacia al-Andalus; es la primera escala en la ruta de aquellos que desean ir a Mallorca, encontrándose antes de llegar a esta última isla, partiendo desde la fortaleza de Denia. [En ella] se elabora mucho vino de pasas y se construyen abundantes barcos, magníficos por la excepcional calidad de su madera..."* (Yaq^ʿt, "M^ʿʿyam al-Buld^ʿn", V, 1986: 424). Este artículo de su obra puede datarse antes del año 625 H / 1227 d.C, fecha que da para la muerte de un prohombre ibicenco. Debe tenerse en cuenta, además, que el vino de pasas fue utilizado, hasta el siglo XVIII, como un importante sustitutivo de la fruta en las largas navegaciones, y como un desinfectante médico de cierta efectividad, ya fuere contra las heridas, ya fuere contra las afecciones más comunes y terribles en la vida de a bordo, como el escorbuto.

En cuanto a Cabrera, una isla de 20 kms² a unas ocho millas náuticas al sur de Mallorca, en 1808, los informes sobre los prisioneros franceses indican que ya no poseía bosques -aunque subsistían poblaciones relictas de boj, acebuche y sabinas- y sólo tenía un pequeño pozo de agua salobre (Aymés, 1980: 46 y 48).

Menorca : esta isla gozó también de la presencia de frondosos bosques de pino marítimo, sabina y encina. Actualmente, sólo subsisten tres bosquecillos relictos en el centro de la isla. Apoya la presencia de trabajadores del hierro, la existencia de la población de Ferrerías, precisamente contigua a los susodichos bosques y bien comunicada por tierra con el excelente puerto de Mahón, rada excepcionalmente protegida y orientada, segura en toda estación y de

gran capacidad, cuya población fue fundada por los fenicios, y que recibió el nombre de Portus Magonis, el Portus Magnus de los romanos.

La costa mediterránea y sur-atlántica andalusí estaba cubierta casi continuamente de espesos bosques de pino y encina. Estos bosques se explotaban en beneficio de los numerosos astilleros del occidente andalusí. En época califal, surgieron arsenales estatales (Picard, 1997: 266 y ss.), y los astilleros eran abundantes incluso cuando ya los musulmanes estaban perdiendo la hegemonía sobre el Estrecho de Gibraltar. Por ejemplo, en el siglo VI H/XII d.C., al-Idr+s+s+ menciona el astillero y el arsenal de Algeciras (al-Idr+s+s+, “*Description...*”, 1866: 212) y el astillero de Silves (al-Idr+s+s+, “*Description...*”, 1866: 217).

La zona levantina, que poseía densas masas boscosas en torno al río Júcar, había sido intensamente urbanizada desde tiempos primitivos (Avieno, “*Periplo*”, 1955: 164). Un testimonio del siglo IV d.C, menciona el tráfico de productos extranjeros que circula por el río Ebro (Avieno, “*Periplo*” 1955: 164). Pero el producto principal que circulaba por los ríos cercanos a las zonas boscosas, era, probablemente, la madera; Tortosa constituía el principal arsenal marítimo de la zona, fundado por los omeyas en el siglo IV H/X d.C, dónde se construían grandes navíos con la madera de los bosques de pino circundantes (al-Idr+s+s+, “*Description...*” 1866: 231). Estos bosques, hoy afortunadamente conservados, son de pino marítimo; los documentos de la Genizah mencionan la exportación de esta madera hasta Egipto en el siglo V H/XI d.C., como veremos en su momento. Indudablemente, la riqueza de los bosques de al-Andalus promocionó la potencia naval, militar y comercial, de los omeyas. Era, como hemos visto, un material muy escaso y caro en el mundo musulmán.

LAS TECNICAS DE NAVEGACION Y LA CONSTRUCCION NAVAL EN AL –
ANDALUS

3).- Técnicas de navegación en el mundo islámico mediterráneo entre los siglos III H. / IX d.C y VI H. / XII d.C.

3.1).- Introducción al estudio de las fuentes sobre la navegación andalusí en el Mediterráneo hasta el siglo V H. / XI d.C.

Para reconstruir la historia del comercio naval andalusí durante la Alta Edad Media resulta imprescindible remitirse a la navegación y a la tecnología naval. Es evidente que, durante el periodo de preponderancia islámica, se produjeron sustanciales avances que dieron durante varios siglos la supremacía al comercio musulmán en el Mediterráneo, pero que este avance se sustentó así mismo sobre el conocimiento acumulado por los pueblos que habían precedido a los árabo-musulmanes, pues al basarse el movimiento de las naves, hasta época relativamente reciente, en la fuerza eólica y el remo, la construcción naval hubo de adaptarse a estas necesidades, y las rutas seguidas habitualmente fueron aquellas en las cuales se conocían relativamente bien vientos, mareas y costas. Este acervo, común a los navegantes mediterráneos, era de carácter fundamentalmente verbal, por lo que su conocimiento nos ha quedado velado en gran parte.

En el caso concreto de al-Andalus, los musulmanes se beneficiaron de una riquísima y floreciente tradición naval. Esta tradición partía de la necesidad del comercio, ya que tanto el mercurio como el plomo eran productos de exportación hacia Africa al menos desde el siglo I d.C. En el siglo IV d.C., san Agustín confirma el tráfico de plomo entre Hispania y la provincia

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
Bizacena (Ifriqya).

El propio paso del Estrecho entre Africa y España por el ejército musulmán, durante el año 92 H. / 711 d.C, no hubiera podido ser acometido sin el concurso del puerto de Ceuta, cuyo señor había llegado a tales cotas de poder en el siglo V H/XI d.C, que el mismo emir de los almorávides, Yusuf Ibn Tasufin, habría de solicitarle permiso para trasladar a sus tropas desde allí hasta al-Andalus, en la primera de sus expediciones a España (Al-Himyari, Al-Rawd al-Mi'tar..., trad. de Gómez Maestro, 1963: 179-180) Tampoco se puede entender el paso del Estrecho, de tan sólo 18 millas en su parte más estrecha (al-Himyari, 1963: 171), sin tener en cuenta la existencia de unos sistemas constantes de navegación, capaces de establecer de manera corriente y común la comunicación regular con la Península, generando capacidad de transporte, e inocuidad, por no ser en modo alguno anómala para los peninsulares.

Para estudiar la navegación andalusí en el Mediterráneo, debemos remitirnos en primer lugar a las fuentes griegas y latinas, algunas de las cuales describen con gran lujo de detalles el litoral español y el régimen de vientos y mareas, tal y como aún tiene lugar en la actualidad. Después utilizaremos las fuentes islámicas que atañen al caso (obras geográficas, biografías y fuentes jurídicas, entre otras) y finalmente nos remitiremos a los datos librados por la arqueología y sus ciencias anexas, sin cuya ayuda nos hubiera sido imposible emprender este estudio.

Las fuentes islámicas, que sienten poco aprecio por el hecho comercial, apenas nos han dejado nada escrito sobre la propia navegación aunque los tratados geográficos describen detenidamente las naves que se utilizaban fuera de del territorio musulmán.

3.2).- Las fuentes escritas: época antigua y medieval.

Dividiremos este capítulo en tres partes: uno dedicado a las fuentes de época griega y romana, otro dedicado a las fuentes islámicas, y el último, dedicado a la arqueología.

3.2.1).- El periodo griego, republicano y altoimperial romano:

Las fuentes escritas más antiguas que sobre este tema han sobrevivido se remontan a los primeros siglos de la Era Cristiana. Su número es muy escaso, suelen recoger y mezclar noticias que a veces tienen varios siglos de antigüedad ya en su época, y resultan frecuentemente obscuras y confusas, pues al registrar noticias de carácter oral y muy específico de diferentes épocas, sobre todo lo cual el transcriptor solía poseer conocimientos muy someros, eran habituales los errores interpretativos. También ha contribuido a la dificultad de interpretación la excesiva retórica y en menor grado a la necesidad de preservar el secreto de las rutas comerciales. Estas son las principales fuentes preislámicas sobre las que se basa el conocimiento de vientos, costas y mareas durante la Alta Edad Media:

Geographiká : su autor es el geógrafo griego Estrabón, contemporáneo del emperador Augusto. Esta obra se compone de XVII tomos; la materia del III versa acerca de Hispania, su territorio, sus gentes y sus productos. Sus datos sobre la navegación en el litoral español son de gran valor. Resulta evidente que utilizó profusamente las noticias orales que recogió durante sus viajes marítimos. Su descripción del Estrecho de Gibraltar es la mejor de la Antigüedad, y su obra debió ser de amplia utilización.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Chorographia; escrita por Pomponio Mela, este texto describía todo el mundo conocido en el siglo I d.C. Sitúa los principales territorios del mar Mediterráneo, y las principales ciudades romanas del litoral de Hispania, entreverando el relato con diversas leyendas y consejas populares. Su importancia es orientativa y secundaria, inclinándose frecuentemente por lo fantástico y lo hiperbólico.

Naturalis Historia: es la obra del naturalista Plinio el Viejo, muerto en el año 79 de la Era de Cristo. Los libros III y IV los dedicó íntegramente a Hispania. Después de describir las diversas partes del Mediterráneo, presta una gran atención a las materias marítimas, tales como la construcción naval, la pesca, las leyendas de navegantes y a veces incluso la duración de algunos trayectos marítimos o el régimen de los vientos. Es una obra básica, pero inferior en valor si se compara con la de Estrabón, escasamente inclinada a introducir elementos fantásticos.

Geographiké Hyphégesis: se trata de una tabla de itinerarios, escrita por el geógrafo Ptolomeo a mediados del siglo II de nuestra Era, en la cual se sitúan 8.000 ciudades, con su alfoz, su nombre y la situación en el planisferio, señalado en grados y minutos con arreglo a un meridiano y a un paralelo cero (García y Bellido, 1947, 13). Este texto fue conocido en Al-Andalus por lo menos desde los albores del siglo XI, cuando fue traducido por Maslama al-Mayriti (González Palencia, 1925, 153). En el plano práctico, su utilización debió verse limitada, sin duda, por el envejecimiento de los datos urbanos que aporta y los numerosos errores que contiene.

3.2.2).- *El periodo del Bajo Imperio Romano*:

Durante los últimos siglos de existencia física del Imperio Romano se redactaron diversas itinerarios geográficos, evidentemente dirigidos al uso de personal especializado (funcionarios, comerciantes, militares), cuya importancia sería vital para conocer las redes

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

viarias del Mediterráneo medieval, la distribución de recursos y el comercio naval durante los siguientes siglos. Al margen de estas fuentes, se ha conservado una obra poética de talante descriptivo, importantísima para el conocimiento del litoral español, pero que adolece de los mismos defectos achacables a las fuentes del periodo anterior.

Expositio totius mundi: fue redactada hacia el año 359 d.C., y ofrece la imagen que se tenía de la Península Ibérica en Oriente por esas fechas: una provincia excéntrica, pobre y ruralizada del Imperio Romano. Aunque apenas habla de las rutas marítimas, la red terrestre resulta ligada a una serie de puertos, y la lista de productos exportados a Oriente desde España, lamentablemente muy general, es de enorme valor.

Descriptio orbis terrarum: obra del poeta pagano Rufo Festo Avieno (s. IV d.C) aporta en calidad de apéndice la llamada *Ora maritima*, una fuente indirecta y arcaizante, de la cual sólo se ha conservado la parte referente a la Península Ibérica. Es una obra vital para el conocimiento de la navegación costera en el Mediterráneo occidental. Recoge noticias de carácter abiertamente mnemotécnico, púnicas, griegas y romanas, acumuladas al menos desde el siglo VI a.d.C. Aunque por su transmisión, su carácter y el origen de sus noticias, esta obra es de difícil interpretación, y su comprensión es difícil a causa de su estilo, complicado y pedante, da preciosos datos sobre el litoral español, su urbanización, su comercio, sus rutas, la técnica constructiva de puertos y navíos. Resalta la gran importancia del litoral español, y menciona muchos puertos hispanorromanos que seguirán en activo bajo el periodo musulmán.

Las *Tablas Peutingerianas*: son un conjunto de itinerarios terráqueos de todo el Imperio Romano, redactado en Oriente durante el siglo VII d.C, tomando como fuente textos anteriores : se remarca la notoria continuidad de las rutas costeras del Norte de Africa y su comunicación con la fachada costera española; prácticamente, serán las mismas vías utilizadas por los musulmanes hasta el siglo IV H. / X d.C, tal y como vienen descritas por Ibn Hawqal. es

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

imprescindible remitirse a ellas para comprender las relaciones andalusíes con Africa hasta finales del siglo V H. / XI d.C. Esta obra contiene las *Tablas Antoninas*, redactadas hacia el año 300 d.C., pero que datan del siglo III d.C., las cuales detallan las distancias y las etapas entre Cádiz y Roma, dándonos una completa comprensión de las vías en uso durante la Alta Edad Media.

3.2.3).- Las fuentes islámicas:

Fuentes geográficas: la invasión musulmana revitalizó el puente económico entre el Magrib, al-Andalus y Oriente. Las necesidades de la Administración y el tráfico de personas y cosas, determinaron la aparición de detallados itinerarios islámicos ya en el siglo III H. / IX d.C. Estas fuentes son muy detallistas en sus referencias al Mediterráneo Occidental.

Kitāb al-masālik wa al-mamālik (*Libro de los caminos y de los reinos*) de Abū-l-Qāsim ‘Ubayd Allāh Ibn Jurūdī: esta obra, escrita entre los años 230 H. / 844 d.C - 234 H. / 848 d.C, es una de las piezas maestras de la geografía musulmana, constituyendo el modelo a partir de la cual se elaboraron las siguientes. Resulta fundamental para ponderar la extensión del comercio islámico en el Mediterráneo. No sólo enumera las rutas y etapas que han de cubrirse entre al-Andalus y Egipto, sino que además enumera los productos comerciados, con sus destinos, y los impuestos que pesan sobre ellos, en toda la extensión del imperio ‘abbāsī. Gracias a Ibn Jurūdī sabemos, por ejemplo, que el metal precioso acuñado de mayor uso en el mundo oriental durante el siglo III H. / IX d.C era la plata.

Ibn Wāḍih al-Ya‘qūb insertará parte de este material en su propia obra, titulada *Kitāb al-Buldān* (*Libro de los países*), finalizada en el año 259 H. / 872 d.C. Por él sabemos que en al-Andalus se seguía recogiendo ámbar (como en época romana), el cual era transportado hasta

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Egipto. Posteriormente, los geógrafos árabes, salvo Ibn ʿAwqal, seguirán fielmente la obra de Ibn Jurduʿayn en el aspecto de las rutas occidentales, demostrando así la continuidad de éstas.

No obstante, la información original ofrecida en el resto de las fuentes islámicas hay que espigarla detenidamente, pues se halla muy dispersa, y debe ser sometida a severa crítica, dado que, desde el siglo VII H. / XIII d.C los autores copian, sin respeto al tiempo transcurrido, la información contenida en fuentes anteriores.

‘Al-ʿIbn ʿUsayn al-Masʿūdī (332 H. / 943 d.C): fue el autor de la obra "*Murāʾat al-ʿArab wa Maʿādīn al-ʿAḥḥar*", la cual nos da información sobre el modo de ensamblaje de los cascos en su tiempo, y es uno de los pocos autores musulmanes que demuestra curiosidad por el comercio y la navegación fuera de las fronteras del dominio islámico.

Abu Isḥāq Ibrāhīm al-Istajrī, Ibn ʿAwqal y al-Maqdisī ofrecen información totalmente independiente, basada en su propia experiencia como viajeros. Particularmente interesantes son las minuciosas e interesadas informaciones facilitadas por el occidental Ibn ʿAwqal, que viajó por el Magrib y al-Andalus poco después de la rebelión de Abū Yazid, durante el año 336 H. / 947 d.C. Recoge importantísimos datos sobre las redes comerciales y la fiscalidad estatal en el Norte de Africa y al-Andalus. Su descripción de las rutas, del tráfico portuario y de la producción es insustituible, ya que se trata de un informador en general muy veraz y observador. Su obra es insustituible para nosotros, particularmente cuando se refiere al comercio entre Bizancio, al-Andalus y el Magrib.

Estas fuentes tienen en común: 1).- Introducen puntos de vista frecuentemente

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

tendenciosos y visiones muy subjetivas, en virtud de la confesionalidad de su autor. 2).- Presentan, en general, una notable continuidad con los itinerarios y los productos romanos, fruto tanto del nivel técnico como de las necesidades geográficas y de los plagios literarios. 3).- Son muy minuciosas por lo que respecta a las etapas, pero no, en general, a las tasas o a las cantidades transportadas.

En los geógrafos andalusíes del siglo V H. / XI d.C, *las* referencias hacia el comercio o las rutas navales son muy vagas, pero indirectamente demuestran la existencia de redes comerciales interiores relacionadas con el mar y la fluidez de relaciones entre cristianos y musulmanes. A través del "*Kitāb al-Masālik wa-l-Mamālik*", de al-Bakrī, por ejemplo, sabemos de la existencia de relaciones fluidas en el año 446 H. / 1054-1055 d.C entre Barcelona, Narbona y Tortosa, y de la existencia de un tipo especial de navío de transporte, la "*nave triguera*", en esta última ciudad, durante el siglo V H. / XI d.C (Al-Bakri, ed. trad. y notas de Vidal Beltrán, 1982: 27). Gracias a al-Bakrī sabemos también que el mercurio español se comerciaba en todo el mundo conocido, y que Tortosa era un puerto exportador de antimonio (al-Bakrī, 1982: 39).

En las fuentes islámicas del siglo VII H. / XIII d.C, podemos entresacar algunos datos sobre el régimen de vientos y la economía -como por ejemplo en el artículo sobre Ibiza de Yaqūt- pero en general son escasamente originales. No obstante, gracias a ellas conocemos datos conservados fragmentariamente en otras fuentes, como es el caso de las expediciones musulmanas de los siglos II H. / VIII d.C y IV H / X d.C contra Cerdeña, conservado en el "*Kāmil fī Tārij*" de Ibn al-‘Aṣr.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Aunque no es un texto estrictamente geográfico, el llamado *Calendario de Córdoba* (siglo IV H. / X d.C), que hoy es atribuido al mozárabe Recemundo, embajador de al-ʿUqaym II, aporta un conjunto de informaciones vitales sobre la producción industrial y agrícola andalusí durante esa etapa. Las propias áreas de producción nos permiten elaborar teorías sobre las redes de distribución, puesto que un producto, manufacturado o agrícola, no sirve de nada sin los medios para transportarlo. Se detecta la conexión entre las zonas agrícolas y los puertos, como por ejemplo Murcia y el puerto de Cartagena, la relación entre el río Guadalquivir, el Aljarafe y Sevilla, etc.

Finalmente, el libro "*Kitāb al-Rawḍ al-Miʿr fī ʿAbār al-Aqḍar*", de Abū ʿAbd-Allah Muḥammad ʿAbd al-Muʿmin al-ʿImyārī (m. 849 H / 1445 d.C) proporciona un conjunto de noticias muy mezcladas, sin referencia de fuente, datadas entre el siglo III H. / IX d.C y el siglo VIII H. / XV d.C, con importantes informaciones sobre puertos, travesías marítimas, productos de exportación y ciertos detalles de la producción preindustrial. Muchas de las noticias trasladadas daban datos ya trasnochados en su época y no puestos al día, como las noticias sobre Alfamín o Pechina, que sin embargo para nosotros, una vez realizada la crítica textual, son básicos.

En cuanto a las obras históricas, para el siglo IV H. / X d.C son muy importantes las obras de los cronistas palatinos, omeyas o fāṣimīs, sea Ibn ʿAyyūn, sea el cadí Nāʾimān. Entre los fāṣimīs, se trate de obras geográficas o crónicas, se revela un inusitado interés por los datos fiscales y económicos. Aunque las cifras ofrecidas deben ser aceptadas con muchísima precaución, si combinamos ambos puntos de vista, podemos obtener una historia muy sólida y coherente de las relaciones mercantiles en el Mediterráneo del siglo IV H. / X d.C, desde Siria

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
hasta al-Andalus. Combinar los datos ofrecidos por unos y por otros nos permite descargar la información ofrecida de su tendenciosidad evidente, destinada a ensalzar la obediencia de cada uno.

En siglos posteriores la “*al-Yazira fī Maʿasin Aḥl al-Yazira*”, de Ibn Bassām al-ʿAntarīn (s. VI H. / XII d.C) recoge una serie de datos valiosos sobre la alfetna y las relaciones entre los reyes de Taifas, que nos ha permitido elaborar la sección del comercio hasta mediados del siglo V H. / XI d.C. También el análisis de los datos contenidos en el “*Bayʿin al-Mugrib*” de Ibn ʿIḥrān nos ha despejado algunas incógnitas. Sin embargo, aunque en ambas fuentes abundan las referencias generales a los asuntos del mar -como prueban los dos textos aportados en los apéndices- no hemos encontrado más datos concretos sobre el comercio.

De Ibn Jaldūn (s. VIII H. / XIV d.C) hemos utilizado varias obras: el “*Kitāb al-ʿIbar*” y la “*Historia de los Beréberes*”, que, entre otras cosas, resultan fundamentales para esclarecer la historia económica del Magrib y Al-Andalus entre los siglos II H. / VIII d.C y V H. / XI d.C. Gracias a los detallados datos de Ibn Jaldūn sabemos, por ejemplo, de la revuelta proomeya de Trípoli a principios del siglo V H. / XI d.C. Este autor es un analista particularmente fino y ponderado en lo que atañe al Magrib y al-Andalus.

La enciclopédica obra titulada “*Nafḥ al-ʿIḥb min guḥn al-Andalus al-raʾīb*” del argelino Aḥmad Ibn Muḥammad al-Maqqarī al-Tilimsanī (m. 1042 H. / 1632 d.C) es una inagotable fuente de datos de todo tipo, que reúne textos de diferentes autores andalusíes, ofreciendo noticias datadas desde el siglo II H. / VIII d.C a la expulsión de los moriscos; se pueden aprovechar muchísimos textos de esta compilación, pues aunque apenas ofrece datos

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

directos relacionados con el mar, es posible extraer y datar de esta ingente masa de documentación muchísimos datos económicos.

Los compiladores orientales tardíos aportan a su vez datos de gran relieve, en ocasiones insustituibles para encuadrar los hechos a escala mediterránea. Es el caso del egipcio Taq⁺ al-D⁺n al-Maqriz⁺ (766 H. / 1364 d.C - 846 H. / 1442 d.C), autor de "*Al-Itt'iat al-Ḍunaf⁺ bi Ajb⁺ al-Amira al-F⁺ḥimiyyin al-Julaf⁺*", donde se compendian importantísimas noticias sobre el Imanato F⁺ḥimí. La información aportada sobre el Islam oriental se complementa magníficamente con los hechos coetáneos acaecidos en el Islam occidental, y particularmente en al-Andalus.

Hemos utilizado dos fuentes biográficas complementarias. La primera es la llamada "*Yadw⁺ al-Muqtabis*", del andalusí Ab⁺ ḥ Abd-All⁺h al-Ḍumayd⁺ (m. 488 H. / 1095 d.C), obra escasamente fiable por su carácter memorístico. La segunda es la compilación biográfica de al-Ḍabb⁺ (s. VI H. / XII d.C), titulada "*Bugyat al-Mult⁺mis f⁺ T⁺rij Riyal al-Andalus*", la cual pondera sus datos con mayor rigor. En ambas hemos obtenido -aparte de Ibn al-Ḥ⁺ḥ- las únicas noticias sobre la expedición de Muḥ⁺hid el Ḥ⁺mirí a Cerdeña, las cuales ofrecen datos muy valiosos sobre las condiciones del mar en el momento del hundimiento de la flota de Denia, complementando las fuentes latinas.

Es necesario recurrir a las fuentes jurídicas para conocer el régimen de explotación de los minerales o el aspecto jurídico del comercio marítimo. Para el primer aspecto es muy importante la "*Ris⁺la f⁺l-Fiq⁺*" de Ibn Ab⁺ Zayd al-Qayraw⁺n⁺ (IV H. / X d.C), índice de cuestiones resumidas, realizado para iniciar a los principiantes en el campo del derecho

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS malikí. Su capítulo referente al producto de las minas es muy importante. No obstante, debe manejarse con gran delicadeza, pues su contenido es teórico: dice lo que debe ser, no lo que es en realidad. Es de suponer que, como sucedía con otras materias, la hacienda califal dispondría muy a su sabor en todas estos temas. Además, es seguro que junto al derecho “oficial”, discurrían los diversos caudales de legislación hispanorromana o berebere, cuya posible influencia está todavía por desentrañar.

Para el aspecto puramente marítimo ofrece un gran caudal de información el “*Kitāb Akriyat al-Sufʿān*”, del jurista Abū-l-Qāsim ʿAlaf Ibn Abī Firas (s V H. / XI d.C) que versa sobre el fletamento de navíos comerciales y las clases de contratos para el comercio marítimo. Nos permite apreciar la influencia de la *Lex Rhodia* helenística sobre el derecho marítimo malikí, cuyo carácter específico impone profundas modificaciones y novedades importantes.

La información librada por la arqueología resulta fundamental para el objeto de nuestro estudio. Se basa en el hallazgo de piezas, excavaciones en pecios, enclaves estratégicos o influencia técnica y artística. A tenor de estos datos puede deducirse que, entre el siglo III H. / IX d.C y el V H. / XI d.C el comercio islámico, muy intenso a escala regional, se remitía sobre todo a las materias primas en dirección norte-sur, siendo más importantes las influencias estilísticas que el propio comercio de piezas manufacturadas, situación que se invirtió durante el siglo V H. / XI d.C.

En los datos librados por la arqueología nos basaremos también para realizar la parte arqueológica y los diagramas comerciales. Gracias a la arqueología, podemos contrastar la información de algunas fuentes y exponer algunos datos sobre la construcción naval islámica.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Para la tecnología naval, la epigrafía ofrece importantísimas informaciones. La arqueología, por ejemplo, ha permitido el estudio de diversos cargamentos comerciales: los hallazgos romanos de lingotes de plomo, datados en el siglo I d.C, y que iban a Roma, han sido encontrados sumergidos en Colonia San Jorge (Mallorca), (Blázquez, 1978: 286) siguiendo una ruta marítima que la civilización islámica asimiló. Muchos otros restos e indicaciones demuestran un tráfico comercial continuo entre Italia y España desde el siglo II a.d.C. Recientemente, han sido hallados pecios romanos en Cabrera, datados en el siglo III d.C., de los cuales tendremos ocasión de hablar en este trabajo.

Otras fuentes, de importancia secundaria para nuestro objeto, evidencian la existencia de relaciones comerciales habituales entre el litoral mediterráneo de Francia y España, ya antes de la invasión musulmana y después de la desaparición del Imperio Romano. Por ejemplo, en la “*Historia Francorum*”, de Gregorio de Tours, se ha conservado el siguiente párrafo:

“... Un navío que venía de España con su carga habitual, había echado anclas en el puerto de esta villa (Marsella), introduciendo con él el origen de esta enfermedad (la peste negra). Muchos habitantes compraron diversas mercaderías...”

(Gregorio de Tours, “*Historia Francorum*”, Libro IX: XXII).

Es decir, existía una vía de cabotaje al norte del Mediterráneo, en la cual Marsella y sus alrededores irán adquiriendo especial importancia. De la etapa islámica han quedado abundantes testimonios del comercio entre Provenza y al-Andalus (Castillo y Martínez, 1993: 108). Existen muestras de paralelos entre cerámicas ifriquíes y andalusíes en el siglo IV H. / X d.C (Castillo y Martínez, 1993: 109), y se detecta la presencia de técnicas y modelos norteafricanos cerámicos

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
sobre algunas zonas de producción del sureste peninsular durante el siglo III H. / IX d.C

Las fuentes que pudiéramos llamar no fundamentales - para el objeto de nuestro estudio- nos dan así mismo datos de un interés revelador: a través de la "*Historia Francorum*", se confirma la existencia de una ruta de cabotaje que, desde la costa de las Galias - probablemente Marsella fuese el puerto de partida y llegada -, relacionaba Cartago con Constantinopla, aún en los confusos momentos que siguieron al desmoronamiento del sistema de Justiniano el Grande. Esta ruta fue la recorrida por una embajada franca que se dirigía a Constantinopla, durante el reinado del emperador Mauricio (582 - 602 d.C):

“Volviendo de su encuentro con el emperador Mauricio, Gripon cuenta que, el año precedente, durante el curso de su navegación, había llegado con sus compañeros a un puerto de Africa, y que habían desembarcado en Cartago la Grande. En tanto que se retrasaban esperando una orden del prefecto allí destinado para saber como debían presentarse ante el emperador...”. (Gregorio de Tours, "*Historia Francorum*", Libro X: II).

Esta embajada fue enviada por el rey Childeberto II (570 - 595 d.C) al *basileus* Mauricio (582 - 602 d.C) en torno al año 590 d.C, cuando los francos de Austrasia iniciaron una desastrosa campaña contra los lombardos (Gregorio de Tours, "*Historia Francorum*", Libro X: II) y su finalidad consistía en informar al emperador bizantino de que Childeberto II iniciaba la guerra contra los lombardos, esperando contar con el apoyo y beneplácito de Bizancio. Sin haber todavía enviado el mensaje, las huestes francas ya habían comenzado a desplazarse, y en el primer encuentro con los lombardos sufrirían una tremenda derrota (Gregorio de Tours, *Historia Francorum*, Libro IX: XXV). En definitiva, a nosotros nos importa sobre todo la

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

comprobación de la existencia de esta ruta aún en unos momentos de máxima inseguridad en el Mediterráneo, a fines del siglo VI d.C.

++++

4).- Limitaciones técnicas de la navegación islámica en el Mediterráneo occidental hasta el siglo V H. / XI d.C.

Sólo la aclaración de diferentes datos técnicos concernientes a la navegación altomedieval islámica (medidas de longitud y métodos de navegación del navío, limitaciones técnicas del buque y de la técnica portuaria, aclaración de la longitud de las etapas y del tipo de navegación), nos permitirán conocer las limitaciones técnicas, pero también los innegables avances que la civilización musulmana aportó a la navegación en el Mediterráneo. Comenzaremos por aclarar cómo se medían las etapas de navegación.

4.1).- Medidas de longitud marítima usuales en el Islam Occidental.

Durante la Edad Media, uno de los problemas fundamentales de la navegación consistió en la imposibilidad de conocer la longitud exacta

La civilización islámica posee diferentes medidas de longitud según se trate del mar o de la tierra. Las distancias terráneas se suelen medir en millas o parasangas. En época del Islam clásico, una parasanga equivalía a 5.985 mts, que a su vez son tres millas; así pues, una milla terrestre equivalía a 1.995 ms (al-Bakr✚, “*Geografía...*”, 1982: 42). La medida anterior es del siglo V H. / XI d.C. El editor de Ibn ☆ubair opina que la milla equivalía a 1’921 mts (Ibn

☆ubayr, “*Riḥla*”, 1988: 49), pero, en todo caso, este último texto es del siglo VII H. / XII d.C. Existen fuertes divergencias en cuanto a las longitudes. Para unos la longitud de la parasanga es de 15 kms, y para otros de 27 kms (al-Qazwīnī, *ʿItqān al-bilād*”, 1990: 89, nota 8). Es importante que conozcamos este tipo de datos porque se encuentran en relación con las medidas de longitud marítimas, como vamos a ver.

La medida de navegación islámica era la *magrā*, documentada en al-ʿImyārī (s. IX H / XV d.C) (al-ʿImyārī, “*Rawḥ*...”, II, 1963: 371) De ese texto se desprende que existían tres tipos de *magrā* : la más corta, de 40 millas, separa a Mallorca de Menorca; otra *magrā* de 70 millas, es la distancia entre Mallorca e Ibiza, y aún existe una tercera cuyo valor no nos especifica, la cual se identifica con la distancia que separa a Barcelona de Mallorca (al-ʿImyārī, “*Rawḥ*...”, II, 1963: 377); dado que la separación entre ambos puntos -en línea recta- es de 200 kms, su longitud debe rondar en torno a esa cifra. Cuando al-ʿImyārī señala tres *magrā* de distancia entre Bujía y Mallorca, son tres *magrā* de 70 millas, que suman respectivamente 403’41 kms (con 1.921 mts por milla) y 418’95 kms (con 1.995 mts por milla). La primera distancia es casi igual a la de 406 kms que separa la punta mas meridional de Mallorca de Bujía.

Multiplicamos la milla de 1.995 ms por la *magrā* de 40 millas y resultan 79’8 kms entre las puntas extremas que encaran a Mallorca y Menorca; si realizamos esta operación con la milla de 1.921 mts, la distancia resultante son 76’84 kms; hagamos el mismo cálculo con la *magra* de 70 millas, y la distancia entre los puntos extremos de Mallorca e Ibiza será respectivamente de 139’65 kms y de 134’47 kms. Todas estas distancias son plausibles, según el punto de referencia tomado.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

En el siglo VIII H. / XIV d.C, Ramón Muntaner nos da las distancias de Mallorca a Menorca e Ibiza, que estima respectivamente en treinta y sesenta millas (Ramón Muntaner, “Crónica”, 1970: cap. 28). Así pues, 30 millas marítimas catalanas eran iguales a unos 80 kms terrestres actuales, y las 60 millas eran iguales a 135 ó 140 kms terrestres actuales. Estos datos concuerdan con los expuestos por al-ʿImyārī.

Junto a la magra los andalusíes utilizaban la maḡra, que en el siglo VI H. / XII d.C equivalía a 100 millas. Entre Menorca y Ceuta había 8 maḡar (800 millas) (Ibn ʿUbayr, “Riḡla”, 1988 : 48).

Los andalusíes del siglo VI H. / XII d.C utilizaban también como medida marítima la milla. Ibn ʿUbayr precisa que entre Menorca y Cerdeña hay 400 millas (Ibn ʿUbayr, “Riḡla”, 1988: 49); si éstas se identifican con la milla árabe de 1.921 mts, resultan ser 768'4 kms, distancia aproximadamente igual a las cuatro magrā que entre Menorca y Cerdeña señala al-ʿImyārī (al-ʿImyārī, “Rawḡ...”, II, 1963: 371) pues si la magra equivaliera en este caso a 200 kms, obtendríamos la distancia entre la Bahía de Mahón y Cabo Caccia, muy cercana a los 800 kms.

Al-ʿImyārī señala 2 magra entre Cerdeña y Mallorca (Al-ʿImyārī, “Rawḡ...”, II, 1963: 377). Son dos magra de 200 kms, pues si multiplicamos el valor de la milla de 1.921 mts por 400, obtendremos una distancia de 768.4 kms, y con la milla de 1.995 mts, 798 kms. La diferencia entre ambas cifras es de 26 kms, admisible teniendo en cuenta la falta de puntos de referencia exactos. Si escogemos dos puntos arbitrarios -Cabo del Freu (Mallorca) y Cabo

Caccia (Cerdeña)-la distancia entre ellos es de 771 kms.

Existe otra medida de navegación, la jornada, que en nuestra opinión es una medida de longitud sólo utilizada en regiones oceánicas; la distancia superada en una jornada es variable, pues el tramo recorrido dependía del estado de la mar y de la nave, por lo que sería aventurado intentar clasificarla de forma rígida. La jornada fue utilizada preferentemente por los musulmanes del Oriente Próximo, pues no es señalada por ningún autor occidental. La jornada se encuentra documentada desde mediados del siglo III H / IX d.C. en la obra de Ibn Jurduwayhi (230 H.-234 H./844 d.C - 848 d.C) (Ibn Jurduwayhi en Ferrand, 1913: 26) y en el “*Ajbar al-^{al} Hind*” (“*Ajbar...*”, 1948: #15). Como Ibn Jurduwayhi dice que la distancia entre Ceilán y las islas de Nicobar es de quince jornadas (Ibn Jurduwayhi en Ferrand, 1913: 26), y dado que la distancia entre el Estrecho de Palk (Ceilán) y el archipiélago de Nicobar es de 1.500 kms (Atlas Mundial, 1993: 17), resulta que una jornada marítima equivalía a 100 kms; es decir, que dos jornadas equivalían, sólo de forma aproximada, a una *magr* de 200 kms, en condiciones de navegación óptimas.

4.2).- Métodos de navegación.

A tenor de lo que dicen las fuentes, los árabes consideraban el oficio de marino muy peligroso; pocos musulmanes eran expertos en este arte (Ab^{al}-l-Fara^{al} Muhammad Ibn Is^{al}q, “*Kitab al-Fihrist*”, en Ferrand, 1913: 129). Por esa razón, los detalles sobre la navegación y la construcción naval son tan escasos en el Islam. Los datos eran básicamente orales y sólo una

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
parte de ellos se compilaron tardíamente por escrito.

Los marinos del área musulmana realizaban dos tipos de navegación: la llamada navegación propia (aquella que se realiza en alta mar) o la navegación impropia o de cabotaje, que se realiza costeano, llamada de casa escota. En cuanto a la forma de guiarse, se practicaban dos tipos de navegación: la mayor parte de los viajes se hacían por navegación a la estima, apoyada en el conocimiento de las costas, pero también se practicaba la navegación astronómica; al-Biruni recoge una noticia que sitúa la aparición de determinada estrella que aparece en invierno, hacia el Este, en la aurora, (la Estrella de la Fiebre) y que dicha estrella podía verse desde la isla de Ceilán (al-Biruni en Ferrand, 1913: 164).

En el siglo III H. / IX d.C se comienzan a redactar los primeros itinerarios musulmanes que conducen a China, y a través de ellos se confirma la naturaleza empírica de los conocimientos marítimos, basada fundamentalmente en la observación del entorno. La navegación de estima (*la que se conduce por la cuenta de este nombre*), (O'Scanlan, 1831: 379): "*Estima: el cálculo del punto de situación en que se halla la nave y de la dirección que debe seguir, fundado en los rumbos navegados...*" (O'Scanlan, 1831: 265) se pone de relieve en el Periplo de Sulayman, el cual nos dice que más allá de las islas Andamán, se encuentran unas montañas fuera de la ruta, las cuales poseen minas de plata, y que para llegar, los marinos deben guiarse por un pico llamado Jumi ("Ajb..."), 1948: # 9). Este es el mismo método que fue utilizado en la Odisea y en el Periplo de Nekao.

En el siglo IV H. / X d.C, al-Maqdisi confirma la existencia de cartas marítimas y

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
libros de navegación (Hassan y Hill, 1992: 128). El mismo al-Maqqis⁺ señala cuales eran los datos que se tenían en cuenta para determinar la posición del navío dentro de un área determinada: el color del agua, la fauna, la naturaleza de los fondos y las costas (Hassan y Hill, 1992: 128). En el Océano Indico, sin embargo, el rumbo se tomaba, en dirección al Golfo Pérsico y a Zanzíbar, observando las ondas del viento sobre el mar, la formación de olas y el mar calmo. El uso de cartas de navegación debió extenderse paulatinamente, porque en el siglo VII H. / XIII d.C eran habituales en el Océano Indico (Marco Polo, “*Libro de las Maravillas*”, 1989: 370) y probablemente en otros mares.

Aunque la longitud es un dato que sólo se determina con exactitud a partir del siglo XVIII, la latitud se determinaba mediante la utilización de un aparato llamado *kamal*. Este objeto estaba dividido en cuadrantes, su forma era cuadrada, poseía un agujero en el centro y estaba atravesado por un cordón con diversos nudos, separados por una distancia precisa; este instrumento permitía al capitán calcular la distancia entre el horizonte y la Estrella Polar.(Hassan y Hill, 1992: 129). Conociendo la latitud de su punto de destino, el capitán comprobaba cuál era la latitud del lugar en que se hallaba y fijaba el fin de la jornada, dividida, como hemos visto, por medidas de longitud o tiempo muy precisas. La fijación del rumbo se basó en estos datos hasta el siglo VII H. / XIII d.C, cuando los árabes obtuvieron el conocimiento de la brújula (Hassan y Hill, 1992: 129), probablemente por imitación de los chinos.

En cuanto a los instrumentos utilizados para medir la profundidad, se utilizaba la sonda flexible, un simple cable de una longitud determinada y conocida de antemano, que se sumergía hasta tocar el fondo; este método se conjugaba con la observación del color de las aguas, la naturaleza del fondo marino y otras circunstancias, mediante las cuales se había obtenido

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

previamente un conocimiento aproximado de la profundidad de la zona. La velocidad de la nave se comprobaba conociendo de antemano la eslora del navío; entonces, se echaba por la borda un cable con diversos nudos equidistantes entre ellos, y viendo la rapidez con la que pasaban al costado del buque, se hacía el cálculo pertinente.

No sabemos la manera en que los árabes calculaban la distancia recorrida. No es muy probable que se calculasen en torno a las jornadas transcurridas entre un punto y otro (dado que las condiciones del mar podían hacer variar la ponderación), sino que debían basarse en la memoria visual, es decir, en el registro de los accidentes geográficos y otras características del medio circundante.

La división del viaje en jornadas facilitaba, en cambio, el ajuste de los contratos de alquiler del navío --al permitir estimar el tiempo de navegación y los riesgos según carga y circunstancias- y por eso la jornada era la medida habitual en los mares de Oriente.

En distancias más breves, donde los puntos de destino y arribada eran frecuentados habitualmente, al tratarse de mares cuyas poblaciones eran conocidas y relativamente no hostiles, como el Mediterráneo, se utilizaban medidas de distancia, por ejemplo la m^ogra. A través de estas medidas de distancia se estimaba la distancia total de navegación y la duración del viaje, pues la determinación previa de las distancias totales de navegación era muy importante, no sólo para la previsión del matalotaje, sino también por las implicaciones legales a que daba lugar, ya que en derecho malikí, de no haberse pactado previamente el número de días por el que se arrendaba un buque, no era lícito el alquiler del mismo y de los servicios de la marinería, dado que no siempre se sabía la distancia que separaba el punto de partida del punto

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
de llegada (Abū Firas, 1986: 97-98).

La navegación se calculaba también teniendo en cuenta otros aspectos: la baja visibilidad, así como los viajes nocturnos, se hacían, seguramente, observando el vuelo de las aves. En cuanto a las épocas óptimas para iniciar un viaje por mar, debían tenerse en cuenta las estaciones: en el Mediterráneo, la mejor época de navegación se da entre abril y octubre, teniendo su punto álgido en julio y agosto. En el Océano Indico, ha de considerarse la época de los Monzones.

4.3).- La técnica constructiva de los navíos árabes.

Los árabes comenzaron a navegar muy pronto; en el año 30 H. / 649 d.C, una de sus escuadras conquistó la isla de Chipre (Hassan and Hill, 1992: 130), y para iniciar la conquista de España (92 H. / 711 d.C), dispusieron una travesía marítima. En el año 124 H. / 741 d.C, se documenta la primera atarazana andalusí, en el año 234 H. / 848 d.C se registra una expedición de represalia contra las Baleares (Ibn ‘Iṣṣrāq, “*Bayān al Mugrib*”, II, 1998: 89).

Ya en el siglo III H. / IX d.C, el emir omeya ‘Abd al-Raḥmān II (207-238 H. / 822-852 d.C) ordenó edificar atarazanas en Sevilla, con la intención de hacer frente al peligro normando (Zozaya, 1993 (I): 50). Está claro pues que los andalusíes dominaban la construcción naval.

Los árabes se nutrieron, probablemente, de la tradición naval que existía en las costas de

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
la Península Ibérica: las precisiones de Estrabón sobre la navegación y el litoral de Hispania son de tal riqueza, que es imposible descartar un caudal muy antiguo y muy potente de conocimientos sobre este particular. Por ejemplo, los turdetanos construían sus propios barcos con maderas del país, y exportaban pez (Estrabón, 1993, III: 2,6).

4.3.1).- Maderas escogidas para la construcción naval.

Los andalusíes debieron aprovechar los extensos conocimientos que los griegos y los romanos habían acumulado sobre este tema; en Oriente, sin embargo, se detecta la influencia de algunas técnicas de origen chino, como el sellado de la tablazón con un líquido viscoso cuya base era el aceite de ballena.

En todo caso, una de las cualidades más buscadas en la madera utilizada para la construcción de la obra viva -parte del buque sumergida en el agua, considerada tanto en su aspecto exterior como en la parte del maderaje que lo compone (O'Scanlan, 1831: 280) eran la flexibilidad, la ligereza y la resistencia a los agentes naturales.

El peor de los enemigos de los cascos son los moluscos perforadores, que son un grupo compuesto por algunas especies de las familias Pholadidae, Teredinidae, Hiatellidae, Gastrochaenidae y Mytilidae. Estos animales viven en galerías que excavan en la madera o la piedra (Conchas del Mundo, “*En busca de conchas*” -itinerarios-, 1994: 11).

Entre ellos, el más temido por los navegantes ha sido el *Teredo navalis*, vermiforme, capaz de serrar con sus valvas cualquier material en el que desee alojarse, y que posee una

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

especial predilección por los cascos de los navíos; es muy abundante en las costas de todo el Planeta. Aunque en el Mediterráneo abundan varias especies muy nocivas para los cascos de madera, es esta especie la que se designa con el nombre común de *broma o mosillo*.

Para hacer frente a los moluscos, se buscaron las maderas resinosas, preferidas por los antiguos para la elaboración del casco; entre las más apreciadas destacaba el pino rojo. Este y el pino vulgar, muy abundantes en las costas atlánticas y las serranías de Al-Andalus, fueron masivamente usado por los árabes para elaborar la obra viva y los aparejos del navío.

Así sucede durante el siglo IV H. / X d.C (Joncheray, 1975: 42-48). También los barcos andalusíes estaban contruídos en parte con maderas resinosas, pues al-Ḥimyarī señala que los abundantes pinos de Ibiza son magníficos para construir navíos (al-Ḥimyarī, “Rawḥ...”, II, 1963: 396).

El pino rojo o de montaña es una conífera cuyo tronco siempre crece recto y alcanza hasta 25 mts de altura. Su interior es de un intenso color rojizo y crece en medios mediterráneos montañosos. Puede crecer hasta los 2.000 mts de altura y desplazar al haya y al abeto en las regiones alejadas de la influencia marítima (Enciclopedia de las Ciencias Naturales, 1967, IV: 1169).

Al-Ḥimyarī destacó que la región de Tortosa producía abundante madera de pino “especialmente buena y superior a las demás”, la cual se destina en parte a la exportación (al-Ḥimyarī, “Rawḥ...”, II, 1963: 254). Este autor se está refiriendo sin duda al pino rojo, muy abundante en los bosques de Teruel, el Maestrazgo y Tortosa.

El boj (*Buxus sempervirens*) es un arbusto de madera extremadamente dura que crece abundantemente en torno al Mediterráneo; habita en los lugares secos, entre robles quejigos, pinos silvestres y bosques de encinas a gran altitud (Enciclopedia de las Ciencias Naturales Bruguera, 1967, I: 261). Es seguro que su robusta madera, extraída en los Pirineos desde el siglo I d.C. (Plinio el Viejo, 1987, XVI: 216), se utilizó en los navíos andalusíes, pues en el siglo IV H. / X d.C se exportaba desde Tortosa a todo el Mediterráneo ("*Crónica del moro Rasis*", 1974: 294).

El uso de las maderas resinosas y la encina para la construcción naval era muy habitual en el Continente europeo, durante toda la era de la navegación a vela. En 1562, Olao Magno señala el uso del pino náutico (pino rojo) para construir los mástiles y las antenas de los navíos, y de la encina para recubrir los flancos de las naves, por su resistencia a la putrefacción en contacto con el agua. Otros árboles de madera aún más dura son utilizados para tallar algunas piezas, aunque siempre embadurnados en resina (Olaio Magno, "*Historia de las gentes septentrionales*", 1989: libro XII, caps. 4 y 5).

Efectivamente, una nave vikinga de Haithabu tenía las bandas elaboradas en madera de encina, mientras las cuadernas se elaboraban en fresno (Oxenstierna, 1977: 174). Un navío de guerra vikingo, que formaba parte de una flota de guerra sumergida en Landfjärden, presentaba la borda de pino (Oxenstierna, 1977: 177). Y esto a pesar de que el ácido prúsico desprendido por la madera de encina curada desaconsejaría su uso habitual en la obra viva, al actuar negativamente sobre la clavazón de hierro.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Es casi seguro que los árabes se sirvieron de encina en la obra muerta. Por eso, los fatimíes obligaron a los sicilianos a cortar esta madera y pinos, para proveer a la armada fūḥimí (Dachraoui, 1981: 362).

La tradición constructiva era diferente en el Golfo Pérsico, donde eran raras las especies resinosas y los árboles del género *Quercus*. Durante el siglo VII H. / XIII d.C, los países islámicos ribereños del Golfo Pérsico utilizaban para construir los cascos el “nogal de la India” (*Juglans nigra*), madera extremadamente dura y muy compacta, pero de escasa flexibilidad y muy difícil de trabajar.

Además, el nogal de la India presentaba múltiples inconvenientes: las naves persas de Ormuz, cuyos vasos se elaboraban en esta madera, resultaban escasamente maniobreras, endebles e incómodas, y no poseían protección alguna contra los elementos, naufragando con harta frecuencia (Marco Polo, “*Libro...*”, 1989: 80-83).

Otra madera que los árabes del Masriq y los persas introdujeron en sus navíos fue la teca, de origen indio, que también utilizaban los ceilandeses y los abisinios. Es una madera muy pesada, que goza de fama de incorruptible, muy dura una vez cortada y seca. Los marinos de los mares indios la preferían a cualquier otra, y los árabes la clasificaron entre los materiales incombustibles (Yūqāt en Ferrand, 1913: 210). La teca fue conocida por los musulmanes a través de los ceilandeses, cuyos navíos estaban contruídos en gigantescos troncos de teca vaciados, con remos y compartimentos en la cala.

Estos barcos, en el siglo VII H. / XIII d.C, llegaban con regularidad a Adén (Ibn Sū'id

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
al-Andalus✚ en Ferrand, 1913: 350). De tal fama llegó a gozar la teca como madera de construcción naval, que Tabar✚ (224-311 H. / 838-923 d.C) comenta que el Arca de Noé estaba construida con esta madera (Tabar✚ en Ferrand, 1913: 210-211).

En el Mediterráneo, sin embargo, primó la tradición preislámica y se impuso el pino, flexible, ligero y resistente, que además, como sucedía en época romana, debía ser cortado en determinada época y a determinada edad, para tener condiciones de excelencia. Así parecen indicarlo los datos que siguen.

Durante el siglo IV H. /X d.C, el Calendario de Córdoba dice que, desde el día XXX de Junio coagulan las nueces y los pinos ("*Calendario de Córdoba*", 1873: 67). En el mes de agosto, desde el día III, "*dicen los experimentados que aquellos troncos cortados en estos tres días no son devorados por los gusanos*" (*Calendario de Córdoba*, 1873: 78). No obstante, según los autores griegos y romanos, no debía cortarse madera para menesteres navales entre el 27 de Junio y el 8 de Agosto.

La madera y las pieles debían ser trasladados, según los musulmanes, a partir del 13 de Febrero, con la aparición de la estrella llamada Fortuna de las Fortunas ("*Calendario de Córdoba*", 1873: 29). Al parecer, se creía que la mejor edad que podía tener un tronco de pino eran 100 años, pues a esa edad, si había sido bien curado, era una madera muy compacta y extremadamente resistente. Así se desprende de un texto del cronista oficial del jan mongol Өulag[▲], el persa al-Juvayn✚, que nos dice que las catapultas del ejército mongol que sitió y tomó la fortaleza ismaelí de Alamut (653 H / 1255 d.C - 654 H. / 1256 d.C) estaban elaboradas en madera de pino (Burman en Lewis, 1988: 88).

El cedro, flexible pero resistente y sobre todo duradero, debía desempeñar así mismo un papel muy importante desde la más remota Antigüedad en el Próximo Oriente, ya que hasta las mismas naves de Salomón se construyeron con esta madera. Evidentemente, los andalusíes utilizaron con profusión el pino mediterráneo, que poblaba toda la costa atlántica.

Cabe resaltar, tan sólo a modo de curiosidad, que en la bricbarca mixta *Berean*, construída en 1869, toda la superestructura -incluso los botes salvavidas- era de teca pulida. Resultó ser uno de los mejores buques de la historia, navegando ininterrumpidamente durante más de cuarenta años (Goldsmith-Carter, 1970: 137).

4.3.2).- El abastecimiento de madera para la construcción naval en el mundo árabo-islámico.

El abastecimiento de madera implicó durante toda la Era de la Vela un intenso tráfico naviero entre las regiones productoras y las consumidoras. Los vikingos groenlandeses e islandeses se abastecían de ella en Vinlandia, pues *La Saga de los Groenlandeses*, en su capítulo VIII (Freydis en Vinlandia) nos narra como el cargamento de esta mujer rica era madera, que cargaba en su nave. ("*Saga de los Groenlandeses*", 1983: 28).

Los árabes tuvieron también problemas para abastecer sus astilleros, al menos hasta la conquista de Hispania y de las grandes islas del Mediterráneo, que alimentaron la construcción naval del mundo musulmán. En los lugares donde se disponía de abundantes reservas madereras,

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

el abastecimiento de las flotas de guerra era una pesada imposición que la población local encajaba con mucho pesar; en al-Andalus, parece que las coras marítimas estaban obligadas a abastecer en alimentos y agua a la flota de guerra, cuando se hallaba en misión en sus aguas; por esta razón, las coras marítimas de Rayyu y Sidāna padecieron requisa de víveres, en el año 360 H / 970-971 d.C, con motivo de una incursión normanda (Ibn ʿAyyūb, “*Muqtabis VII*”, 1967: 51).

Ifrīqiyya siempre dependió de fuentes exteriores para alimentar sus astilleros. La madera fue uno de los productos que los ‘aglabíes obtuvieron al invadir Sicilia. Bajo el gobierno ‘aglabí, los cristianos sicilianos fueron obligados a proveer de madera a los astilleros ifriquíes, labor a la que no accedían de buen grado. Los fūṣṣimíes, en el siglo IV H. / X d.C, siguieron abasteciéndose de madera siciliana para construir su flota, siendo los cristianos tributarios los encargados de cortar la madera adecuada, sin contrapartida alguna.

Esta durísima obligación generó el éxodo de pueblos completos de dimmíes. Por esta razón, se sucedieron las reconvenciones del imán a sus gobernadores, motivadas por la dureza de los métodos empleados para obtener las cuotas exigidas por el estado. La cantidad de madera necesaria para la obra muerta obtenida era tan insuficiente -el alerce, el boj, la picea, el cedro y el abeto nunca fueron abundantes en Sicilia- que, como vimos en su momento, el gran chambelán del imán Ubayd-Allāh, Yawdar, se vio obligado a ceder madera de sus almacenes personales para completar la superestructura de los navíos, e incluso, en otra ocasión, a donar la madera que transportaba uno de sus buques comerciales. (Dachraoui, 1981: 392).

La tenacidad desplegada por los ifrīqíes para conquistar las zonas montañosas de

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Taormina y Agrigento está sin duda motivada por su necesidad de madera. Los imanes fatimíes impusieron un régimen tiránico a las poblaciones sicilianas sometidas: Ramatta y Taormina, que se negaron a cortar madera para los fatimíes, fueron arrasadas por los africanos como represalia, en el año 358 H. / 969 d.C (Dachraoui, 1981: 250). Los aglabíes y los fatimíes transportaban madera desde las zonas boscosas de Europa y las islas mediterráneas hasta el Magrib, al menos desde el siglo III H. / IX d.C. Los andalusíes obtenían su madera dentro de al-Andalus, y la exportaban.

En los países musulmanes que carecían de madera resinosa, se cultivaron especies del lugar, aún siendo inadecuadas. Egipto cultivó la acacia nilótica para abastecer la construcción marítima, pero esta madera es frágil y se raja con facilidad, por lo que se recurrió a la importación de madera siciliana y del Magrib (Hassan y Hill, 1992: 127). Además, es muy difícil obtener buena madera de la acacia: continuamente hay que desvagar esta planta para lograr troncos de cierta calidad, los cuales, una vez convertidos en tablas, están repletos de falcas. Esta lacerante necesidad de madera favoreció sin duda la actividad comercial de los grandes cortesanos fīimíes, que como vimos, era muy activa, durante la primera mitad del siglo IV H / X d.C. Este constante drenaje de recursos debió fadrubar la economía ijsidí, en favor de los chíies de Ifrīqiyya. Durante la primera mitad del siglo V H / XI d.C, la pérdida de los dominios norteafricanos y sicilianos privó de madera a los fīimíes de Egipto, cuyo gobierno recurrió para proveerse a la importación y a las medidas fiscales sobre los comerciantes extranjeros.

Por esta razón, durante el siglo V H. / XI d.C, un comerciante extranjero obtenía privilegios si introducía en el país hierro y madera, sobre los cuales el Estado establecía una

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

garantía de compra, prohibiendo la reexportación; constituía delito el hecho de que un extranjero comprara barcos naufragados o inservibles (Cahen, 1977: 305 y 306). La práctica se remonta por lo menos al siglo anterior, dado que en el siglo IV H. / X d.C se encontraba tan extendida entre los comerciantes italianos, que Juan I Tzimiscés (969-976 d.C), emperador bizantino, hubo de prohibir la exportación de hierro y madera desde Calabria y Sicilia hacia los dominios fatimíes (Cahen, 1977: 306).

En nuestra opinión, la situación debió complicarse progresivamente, al menguar en el Mediterráneo los territorios boscosos conservados por los musulmanes entre sus manos y disminuir las posibilidades de éxito de sus acciones piráticas, a causa de la potencia creciente de los estados cristianos. En el siglo VI H. / XII d.C, sólo algunos estados musulmanes podían comerciar con madera extraída de su propio territorio, tal que al-Andalus: Denia exportaba almadías de troncos de pino de la serranía de Cuenca a Egipto (Lombard, 1971: 77-78). La madera que al-Andalus exportaba desde Denia procedía de la serranía de Cuenca, en particular de *Calaça*, un lugar que *"está fortificado y construido sobre la ladera de unas montañas donde crecen muchos pinos. Se talan los árboles y se hacen descender por el agua hasta Denia y Valencia"*. El traductor opina que el transporte se ejecutaba a través del río Cabriel, aduciendo que aún se seguía haciendo en su época (al-Idr+s+, *"Description..."* 1866: 237). Mientras que Denia era en el siglo VI H /XII d.C un puerto con astillero, que traficaba con el Lejano Oriente (al Idr+s+, *"Description..."*, 1866: 233), encontramos en *Calaça* otra peculiaridad distintiva de las factorías madereras, como Fraxinetum y los puertos del Golfo de Alexandreta: es un lugar fortificado. El aprovisionamiento musulmán de madera, desde la serranía de Cuenca, debió verse muy perjudicado al caer en poder cristiano, primero los puertos más importantes del Ebro, como Tortosa, durante el año 542 H / 1148 d.C (Iglésies, 1961: 5), y, después, por la caída de

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
Cuenca, en el año 572 H / 1177 d.C (Roderici Toletani, *"De Rebus Hispaniae, Liber VII, cap XXVI, 1793: 168)*.

Por último, la madera se utilizaba en al-Andalus también para la construcción de lanchones fluviales, los cuales soportaban molinos, como en Murcia y Zaragoza. De esta manera se podían transportar (al-Idrissi, *"Description..."*, 1866: 237).

El Magrib al-Aqsa, también encerraba regiones madereras de cierta entidad en el Atlas y, como vimos con anterioridad, determinadas tribus bereberes poseían flotas: en el año 362 H / 972 d.C, la tribu bereber de los Kutama poseía una flota capaz de cobrar impuestos marítimos sobre el comercio. Esta práctica les fue prohibida por el califa al-Akham II (350-366 H. / 961-976 d.C) cuando los primeros decidieron aceptar la soberanía omeya (Ibn Hayyan, 1967: 144).

En Oriente, la madera de teca y nogal de la India, utilizada por los navíos persas y del Golfo Árabe procedía de las costas de la India (Marco Polo, *"Libro..."*, 1989: 80), de donde era importada, probablemente por vía marítima y atada en haces o en almadías.

Así pues, salvo al-Andalus Y el Magrib al-Aqsa, el mundo musulmán, deficitario en su producción maderera, padeció continuamente graves crisis de abastecimiento de esta materia prima, que era necesario obtener en Europa, a cambio de grandes sumas de numerario o largas guerras.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

La fundación de Fraxinetum por una banda de sarracenos venida de España, hacia el año 276 H./890 d.C (Musset, 1968: 102), situada bajo los Alpes, probablemente esté relacionada también con la necesidad de abastecimiento de madera, dada la abundancia de pino marítimo en estas montañas.

En nuestra opinión, los musulmanes conseguían madera de construcción naval a través de tres vías : la obtención de madera europea o asiática a través del comercio marítimo y la conquista de territorios, el cultivo de algunas especies arbóreas y, probablemente, las algazúas y fundaciones de factorías como Fraxinetum (Cahen, 1977: 304) (h. 277 H. / 890 d.C), (Musset, 1982: 102), desde las cual los musulmanes tenían acceso a los bosques de pino marítimo de los Apeninos.

4.3.3).- Ensamblaje del casco del navío.

Una vez definidos los tipos de madera utilizados y su obtención, vamos a ver cómo se montaba el casco de un navío árabo-islámico.

Se entiende como casco del navío “*el cuerpo del buque en rosca, ó sin consideracion á su arboladura*” (O’Scanlan, 1831: 151).

El casco del navío puede montarse de dos maneras: o bien se construye sobre un

costillaje previamente montado, forrando las cuadernas, o bien se elabora sobre la quilla del mismo sin ayuda de cuadernas, que se colocan, en algunos casos, posteriormente.

Así como sucede en otros aspectos de la construcción naval islámica, parece que las técnicas de ensamblaje eran distintas en el Mediterráneo y el Golfo Pérsico, obedeciendo a diferentes escuelas constructivas.

Los barcos árabes del Oriente se construían tallando la quilla e implantando después el costillar (como se hace aún hoy en Omán) sobre el cual se colocaban los forros, cuyas planchas, que iban de eje a eje, nunca se superponían (Hassan y Hill, 1992: 123-124). Esta forma de colocar las tablas del casco, con los bordes del tablón tocando longitudinalmente los dos extremos de la quilla y unas encima de otras sin superponerse, es llamada unión a tope.

La unión a tope se conjugó con la técnica de tingladillo, *"figura ó configuracion de las tablas de forro de algunas embarcaciones, cuando en lugar de juntar sus orillas, se colocan montadas las unas sobre las otras, esto es, las superiores sobre las inferiores..."* (O'Scanlan, 1831: 522) en el Mediterráneo. Así sucede con la spona maltesa, como el vinco genovés, el falucho español, la sacoleva griega o el chektirme turco (Goldsmith-Carter, 1969: 28 y 25). Es lógico, porque la técnica de tingladillo, a la par que más simple, es muy útil para los navíos de pequeño o mediano calado que se sirven de la vela latina.

Los buques islámicos mediterráneos aseguraban la tablazón mediante clavos de hierro, aunque se conocía la técnica de cosido del forro con fibras vegetales, pues Mas'udi dice que en

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Creta se hallaron restos de un navío así construido, (Mas' ^ʿd⁺ en Ferrand, 1913: 101-102). En al-Andalus, según al-^ḥimy^ḥr⁺ (s. VIII H /XV d.C) que lo toma de al-Idr⁺s⁺, las manufacturas en hierro eran una especialidad de las localidades costeras dedicadas al tráfico marítimo, mientras que las localidades del interior no trabajaban el hierro, (al-^ḥimy^ḥr⁺, "Raw ^ʿ...", I, 1963: 228-229), pero al menos lo producían, porque mucho antes, en el siglo VI H /XII d.C, *Constantina del Hierro era una, "importante fortaleza, bien poblada y rodeada de montañas, de donde se extrae hierro de una magnífica calidad, según una opinión generalizada, el cual se exporta a todas las provincias de España"* (al-Idr⁺s⁺, "Description...", 1866: 256).

Las peculiaridades técnicas que diferenciaban el mundo islámico occidental y el oriental en lo tocante a la unión de los tablones del casco se encuentra documentada desde el siglo IV H. / X d.C, cuando Mas' ^ʿd⁺ dice que los navíos del mar Rojo se servían de hilo basto para coser las planchas de los forros unas a otras. Estos cordajes se embadurnaban de grasa y alquitrán, para evitar su putrefacción. La razón aducida para tal proceder era la escasa resistencia de los clavos de hierro al agua del mar Rojo (Mas' ^ʿd⁺ en Ferrand, 1913: 101-102).

Marco Polo precisa que la cuerda para coser las planchas y tejer los aparejos es de fibra del nogal de la India (*Juglans nigra*) (Marco Polo, "Libro...", 1989: 80). Pensamos que ésta era una técnica constructiva del mar Rojo, que responde a una tradición específica y que sufrió modificaciones técnicas, pues Mas' ^ʿd⁺ (m. 344 H / 956 d.C) no menciona la posibilidad de reforzar las costuras con hierro, como hace Marco Polo (s. VII H. / XIII d.C) (Marco Polo, "Libro...", 1989: 80), el cual nos dice que las naves de Adén y Ormuz que recorrían el mar de

la India eran muy frágiles (Marco Polo, “*Libro...*”, 1989: 437).

En Ormuz, donde la obtención de hierro en grandes cantidades era muy difícil, las planchas del forro -de caoba o teca- se taladraban con taladros de hierro y después se unían mediante clavijas de madera que se cosían posteriormente (como ya hemos dicho, con la fibra del nogal de la India). Estas naves naufragaban con frecuencia y eran muy peligrosas (Marco Polo, “*Libro...*”, 1989: 80). En nuestra opinión, esta manera de obrar estaba inspirada por el deseo de facilitar el embono del buque e incrementar así su estabilidad, pues en este tipo de construcción, es más fácil reponer las tablas perdidas o podridas y aumentar su número. La técnica no variaría en siglos sucesivos, pues en el siglo VIII H / XIV d.C., Odorico de Pordenone, dirá que

“En esta ciudad [Ormuz] los hombres usan un navío llamado jasse, unido solamente con cuerdas. Yo subí a uno de estos navíos y no encontré en él hierro alguno...” (Odorico de Pordenone, “*Relación de viaje*”, 1987, VII: 4).

En el siglo VII H. / XIII d.C, los enormes navíos de la India occidental estaban fabricados en madera de pino, -esto parece dudoso- sus forros estaban claveteados con hierro y se embadurnaban con una mezcla especial de cáñamo, ceniza y el aceite de ciertos árboles (Marco Polo, “*Libro...*”, 1989: 341-342).

4.4).- Los materiales para elaboración de velas y jarcias.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Los textos y la arqueología nos dan poquísimos datos en lo referente a la construcción naval altomedieval; estos datos son todavía más raros cuando tratamos de las partes más perecederas del navío. Sin embargo, el acoplamiento de velas, jarcias y otros elementos flexibles del buque era una de las misiones fundamentales de los arsenales, que muy pronto empezaron a surgir por todo el mundo islámico. Estos absorbían la producción de velas, cables y jarcias para barcos.

Ya en el siglo I H. / VII d.C, cuando Masan Ibn al-Nʿman conquistó Túnez (76 H. / 695 d.C), ordenó edificar un arsenal en el que trabajaban 1.000 coptos traídos de Egipto (Dachraoui, 1981: 385). Durante el siglo III H. / IX d.C, el arsenal de Susa se convirtió en el centro neurálgico de la marina ‘aglabí (Dachraoui, 1981: 385). Las primeras noticias sobre atarazanas andalusíes datan del año 124 H. / 741 d.C; ‘Abd al-Raḥmān II ordenó construir las atarazanas de Sevilla a mediados del siglo III H / IX d.C (Zozaya, 1994 (puertos): 50). Tenemos muy pocos datos sobre los materiales utilizados para la elaboración de las velas en los barcos islámicos, pero parece que se basaban en los conocimientos grecorromanos sobre el particular.

Los romanos elaboraban las velas en lino (Plinio, XIX: 10) o lana (Avieno, “*Periplo*”, 1955: 108 y 158). El mejor lino se cultivaba en Saetabis (= Játiva) y la Hispania Citerior en torno a Tarraco (= Tarragona) (Plinio, XIX: 9-10). Debía ser una manufactura habitual en el levante español, pues Estrabón nos dice que los habitantes de Emporió (= Ampurias) son excelentes tejedores de lino (Estrabón, III: 4, 9).

También se usaba la lana, mencionada en el siglo I y en el IV de nuestra Era; se obtenía

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
de los rebaños caprinos existentes entre el cabo de Sagres y la ciudad de Lagos, y se utilizaba también para tejer mantas para la tripulación (Avieno, *“Periplo”*, 1955: 108 y 158). Sabemos, a través de Plinio el Viejo, que el lino se había utilizado antes que el esparto en las manufacturas marítimas, pues el uso del esparto había sido enseñado a los hispanos por los cartagineses cuando llegaron a la Península (Plinio, XIX: 26).

El Islam siguió utilizando el lino y la lana para la elaboración de las velas de los navíos: en el siglo IV H./X d.C, Bahnasa, en la región de los Oasis, en Fayyum, confeccionaba, entre otras manufacturas, velas de barco en lana y lino, que se destinaban a la exportación (Ibn ʿAwqal, *“Description...”*, I, 1964: 157). Parece que, en al-Andalus, los aparejos de navío eran tan importantes como para formar parte del tesoro del califa, aparte de las rentas en numerario (Ibn ʿAwqal, *“Description...”*, I, 1964: 107). Probablemente, ésta era una práctica común a todo el Occidente islámico.

En cuanto a los cables y aparejos de los barcos, para su confección se utilizaban en el Islam occidental el esparto, el lino y el papiro. El esparto es un material conocido desde antiguo, y su uso se remonta a época cartaginesa. García y Bellido señaló que fueron los cartagineses quienes trajeron el esparto de Africa a España (Estrabón, 1993 (10ª), 197: nota 239). El esparto, que comenzó a ser cultivado masivamente por los cartagineses en torno a Cartagena, poseía múltiples usos, descritos por Plinio el Viejo, el cual señala que la recolección se ha extendido a todo el año, aunque diferencia las mejores épocas de recogida (Plinio, XIX: 27). En época musulmana, la zona levantina seguía produciendo esparto, y Alicante *“lo exporta a todos los países marítimos”* (al-Idrissi, *“Description...”*, 1866: 235).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Los griegos utilizaron el lino para la elaboración de jarcias, y los romanos lo introdujeron en sus barcos, pues una vez transformado, era una materia prima inigualable para este menester (Plinio, 271: nota 248). Las sogas de esparto de la Cartaginense se exportaban a todo el mundo conocido en el siglo I a.d.C (Estrabón, III: 4, 10).

En al-Andalus el esparto siguió cultivándose en los mismos sitios de la antigüedad: al-Ḥimyarī habla de Cartagena del esparto (al-Ḥimyarī, “Rawḥ...”, II, 1963: 302). Como la zona de Valencia, ya en el siglo IV H./X d.C, exportaba azafrán a todo el mundo conocido (“Crónica del moro Rasis”, 1974: 294), cabe suponer un intenso tráfico marítimo, de ahí el cultivo de lino, como hemos visto pocos párrafos más arriba, con el fin de confeccionar velas y jarcias. Es casi seguro que el esparto seguía recolectándose y exportándose también desde Cartagena.

No obstante, parece que en los navíos construidos en el Imamato fatimí se utilizaba otro material para fabricar los cables de las anclas: el papiro. En todo el Mediterráneo Occidental, el papiro sólo se producía en el territorio de Palermo, en Sicilia. Ibn Ḥawqal dice: “*la mayor parte del papiro se retuerce para hacer cables para las anclas de los navíos*” (Ibn Ḥawqal, “Configuration...”, I, 1964: 121).

En cuanto a la elaboración de antenas, mástiles, bástulos y otras partes duras del aparejo, sabemos que los andalusíes utilizaban la madera de pino para la elaboración de los mismos (al-Ḥimyarī, “Rawḥ...”, II, 1963: 396). Al-Idrīsī escribe que en “*Tortosa (...) se construyen grandes navíos con la madera que producen las montañas que la rodean, las cuales están cubiertas por pinos de un grosor y altura notorias. Esta madera es empleada en los mástiles y*

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
las vergas de los barcos..." (Al-Idrissi, "Description...", 1866: 231).

4.5).- Clavazón y partes metálicas.

También en este aspecto debemos suponer que la construcción naval andalusí se basó en la tradición romana. Las anclas romanas constaban de varias piezas ensambladas; el cepo se forjaba en plomo y a veces alcanzaba un peso enorme, que variaba entre los siete y los trescientos kilos (Revista de Arqueología, nº 6 (1981), 65), aunque probablemente las más pequeñas eran sólo anclotes. Es seguro que el ojo, la caña y las uñas de las áncoras romanas se realizaban en hierro, un material menos maleable.

En los buques islámicos del siglo IV H. / X d.C y principios del siglo V H. / XI d.C, los clavos del navío y las piezas de fijación de los cables de la vela se clavaban al casco, no a la obra muerta y habían de ser necesariamente de hierro, por la mayor resistencia de este metal. Las anclas se fundirían en plomo (para sumar peso) y hierro (para darle solidez).

En algunas representaciones de naves árabes del siglo VII H. / XIII d.C, el ancla carece de cepo y está formada por dos ojos, uno engarzado al otro, que forma parte de la caña, dos uñas y un peso bajo éstas. Probablemente, el peso tiene la misma función de un cepo. El ánora de estos bajeles es gobernada mediante un arganeo que es una soga trenzada. Al ser el ojo doble, cuando la nave estaba anclada se incrementaba su resistencia a los embates del mar.

En el Mediterráneo, la penuria de hierro y madera de algunos países musulmanes generó

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
desde el siglo IV H. / X d.C, al menos, una legislación específica, como es el caso de Egipto,
visto más arriba (ver punto 4.3.2).

En al-Andalus la situación era mejor, pues había hierro y madera en abundancia. En su obra geográfica, al-Ḥimyarī, cuando habla de Saltés, nos dice que este pueblo posee una floreciente industria metalúrgica, y que el trabajo del hierro es muy complicado y sólo se realiza en los pueblos y ciudades costeros donde abundan los buques, no en el interior (al-Ḥimyarī, “Rawḥ...”, II, 1963: 228-229). La fundición de hierro en Saltés ha sido confirmada por la excavación de sus hornos metalúrgicos (Bazzana, 1989: 14). La obra de al-Himyari, que data del siglo IX H. / XV d.C, toma datos anteriores al siglo V H. / XI d.C, época en que fue abandonada Saltés, pasando su población a Huelva, que es la señalada también por la arqueología (Bazzana, 1989, 13).

4.6).- El lastre.

Es necesario que el buque cale en el agua hasta donde corresponda y que posea un perfecto equilibrio sobre la misma. Para obtener ambos fines, se reparte un peso equilibrado y continuo en el fondo de la bodega. Al material merced al cual se obtienen estos fines se llama lastre.

No podemos hacer estimación alguna sobre el material usado por los árabes en calidad de lastre, ni acerca de la forma de estibarlos en la bodega, pero seguramente se usasen arena y cascajo acoplados en recipientes asegurados firmemente. El sistema de vasos comunicantes de

pipería de agua utilizado en las caravelas data, al menos, del siglo XV, así que debe descartarse.

4.7).- Elementos de gobierno.

Timón y tipo de velas. El vaso de los barcos mercantes árabes era pronunciadamente oblongo y muy profundo; para gobernar estos navíos se contaba tan sólo con el timón para afirmar la derrota y las velas para proporcionar energía, pues, como más adelante explicaremos, no se usaban remos en los barcos mercantes árabes de Occidente.

El timón, es el “aparato encargado a bordo de la dirección del buque; por eso se llama también aparato de gobierno” (Luna, *"La mar y los barcos"*, 1950: 54). Hasta muy entrado el siglo XVIII, su longitud y anchura eran estimados a ojo.

El timón de los buques mediterráneos era de espadilla. Se trata de una gran pieza de madera, afianzada mediante un sistema de piezas y atado a un costado del buque, en la popa, al exterior; en ocasiones, cuando lo requiere el tamaño de la nave o la clase de velamen, es doble, uno a cada lado.

El origen de este timón se pierde en la noche de los tiempos, pero sus primeras representaciones gráficas se encuentran en las tumbas de Kum al-Amar, datadas entre la IV y la VI dinastía egipcias (2723-2263 a.C). En la nave allí representada, tres timoneles albergados a babor de pie uno tras otro en una cabina erigida en el coronamiento de popa manejan sendos timones de forma lanceolada. Hacia el año 1500 a.C., en los frescos de Acrotiri, en la isla de

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Thera, se observan con claridad dos timoneles, uno detrás del otro a babor de la popa, manejando ambos dos timones de pala ancha. Tras ellos, hay una cabina.

Los buques fenicios, griegos y romanos utilizan este mismo timón, aunque algunos buques fenicios y romanos de guerra o gran calado colocan un timón a estribor y otro a babor, no comunicados por artilugio alguno, pero evidentemente coordinados en sus movimientos. Como no se encontraban comunicados, si se producía la necesidad de retirarlos, se podía hacer prestamente.

En los frescos de Ostia aparece una *navis oneraria* con cabina a popa en la cual se puede observar este doble timón de espadín con toda claridad (véase figura 5). Una evolución directa de este barco son los navíos mediterráneos de los siglos III H. / IX d.C y IV H. / X d.C, sin puente y de un sólo mástil (probablemente se trata de una *tarida*, destinada al tráfico de cabotaje (Bragadin, 1978: 405) que seguían usando el doble timón de espadín, como se representa en la ilustración presente en la obra de Goldsmith-Carter (Goldsmith-Carter, 1970: 18).

Los musulmanes utilizan también el doble timón de espadín, al menos hasta siglo VII/XIII. El buque de un solo mástil representado en el *Tratado de las Estrellas Fijas* (c. 400 H/1009 d.C) es un gurḥb (¿de ahí la palabra de germanías gurapa?), la cual posee dos timones a popa, uno a babor y otro a estribor, pero con una importante innovación : la caña de los timones penetra en el interior del casco, en el lugar exacto donde puede emplazarse una cabina. Uno de los barcos dibujados en Madīnat al-Zaḥra', descubiertos recientemente por Cressier (comunicación verbal, 1995), el llamado G1/P12, presenta también esta disposición del aparato

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
de gobierno, con la novedad de que se remonta a la primera mitad del siglo IV H. / X d.C.

El buque representado en el ataífor de Mallorca del siglo V H. / XI d.C presenta la misma disposición, pues en la popa del navío, por encima de la línea de flotación, se aprecia un agujero preparado para sacar la caña del timón, entre el cabo inferior de los dos estays fijados al casco para maniobrar la vela latina enarbolada por el palo mayor, sito sobre una cabina, en la cual se enfoga; debajo de esta cabina se ha dispuesto la estancia del timón, a cubierto de los golpes de mar. Este buque posee un castillo de popa y un foque triangular a proa.

En ambas representaciones la superficie vélica está compuesta por tres velas latinas. Sin duda así se aumenta la capacidad de carga, lo que junto a la ausencia de remos define a este barco como un navío de transporte.

En el siglo VII H. / XIII d.C, los mosaicos de la iglesia de san Juan Evangelista, en Rávena, nos ofrecen la imagen de un buque mercante italiano; también está dotado de dos mástiles que aparejan vela latina y se guía por un timón de espadín situado al costado derecho. Es un navío directamente evolucionado de los siglos anteriores.

La cabina de popa era la cocina y el alojamiento del capitán (Cagiano de Azevedo, 1978: 419), como sucede en el pecio de Yassi Ada (s. I H./VII d.C), que a popa poseía una cabina cubierta (Cagiano de Azevedo, 1978: tav. III).

Como viene sucediendo, la técnica constructiva conceptual islámica se diferenciaba en el Mediterráneo y el Golfo Pérsico. Mientras en el primero de estos escenarios no aparece ningún

timón fijado en el codaste, es muy visible en los navíos islámicos del Mar Rojo, durante el siglo VII H. / XIII d.C, aunque en combinación con un timón de espadín a babor de la popa.

Probablemente, este timón era maniobrado por medio de cables al efecto, no por una verdadera rueda, que no aparece presentada. La nave de la figura 9 gobierna el timón situado en el codaste mediante dos potentes varas, situadas hacia el medio de la pala y una a cada lado, desde el interior del casco. Sendos argañones sirven para enlazar ambas varas mediante un cable y coordinar los movimientos. Este cable parece roto al estar sumida la nave en una tormenta. Cabe resaltar que el timón de estas naves está compuesto de dos piezas cosidas, y que su forma es triangular o rectangular. La nave representada en el ataífor granadino del siglo IX H. / XV d.C no la trataremos aquí, puesto que se trata de una carabela portuguesa

4.8).- Tipo de vela.

Es ahora conveniente hablar de los navíos de transporte islámicos del Mediterráneo, en los cuales se busca obtener la máxima capacidad de carga, pues el uso de las galeras u otros navíos propulsados fundamentalmente a remo como base de la navegación comercial no era viable, por sus inconvenientes: escasa capacidad del vaso, caracter marcadamente costero, numerosa dotación, imposibilidad para la navegación de altura.

El único tipo de barco que intentó conciliar la capacidad de carga con la utilidad militar, utilizando propulsión mixta de vela y remo, fue la galeaza del siglo XVI, de origen presumiblemente veneciano, y resultó un serio fracaso, pues en un buque de transporte prima la

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

necesidad de la carga, que es un estorbo en un buque de guerra, por naturaleza ágil: no es sólo la forma abombada del casco, sino que el remo apenas se adaptaba, no ya a la mayor fuerza impulsora obtenida del viento, sino a la conjugación de ambos tipos de energía; los vientos son muy cambiantes en el Mediterráneo, y los remeros se agotaban al intentar conciliar su impulso con el de las velas en un vaso muy pesado, con frecuencia excesivamente cargado y de alto bordo, el cual se reveló escasamente maniobrero, muy lento, muy vulnerable ante los cambios repentinos del mar y extremadamente inestable... Para remediar su indefensión, se sobrecargó aún más el vaso con cañones y una maraña de velas... Era una nave pensada para repeler, en navegación aislada o en conserva, a modo de castillo flotante, el asalto de los corsarios al servicio de los turcos, cuya concepción, habiendo fracasado en el Mediterráneo, fue trasladada a los mares del Norte, donde los remos no pueden resistir a la fuerza de los elementos ni las velas que llevaban estos barcos armonizar el esfuerzo.

Y es que la galeaza era un producto de coyuntura, pues la construcción naval mercantil siempre ha tenido su propia tradición constructiva. La Crónica de don Pero Niño (siglo XV) dice: “pocas vezes se pueden ayuntar en uno naos e galeras, por quanto las galeras cada noche buscan la tierra y las naos la mar” (Luna, 1950: 98).

Los navíos de transporte griegos y romanos habían logrado una aceptable capacidad de carga. Luciano describe el Isis, un barco de transporte romano, en el año 150 a.d.C. La eslora eran 60 mts, la manga 15 a 17 mts, y las bodegas tenían 15 mts de profundidad (Goldsmith-Carter, 1970: 16-17): era tan ancho como hondo. Pero debía tratarse de un caso excepcional.

Es muy plausible, en nuestra opinión, que, al estar aparejados de velas cuadras

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

(cuadrilongas), los navíos comerciales romanos no podían navegar contra corriente (navegación que se hace contra el sentido de la corriente principal) ni de bolina (navegar situando el buque en posición de ceñir el viento, teniendo en cuenta que los buques de aparejo latino, y en general de cuchillo, lo hacen mejor) encajando un gran riesgo de rifadura de la vela (ondularse y perder capa de viento por desviarse o contravenirse con la dirección del viento), mostrándose muy vulnerables con viento fuerte y repentino, el cual acontece a menudo en el Mediterráneo. Preferentemente, estos barcos navegaban a un largo de ocho cuartas (o a la cuadra), o bien en dirección perpendicular a la del viento que corre. Esta circunstancia limitaba sus posibilidades.

Los navíos comerciales de vela cuadra, debido a las especiales características de su vaso y a que habitualmente eran pesadamente cargados, tendían a perder el rumbo; para evitarlo, debían ser servidos por muchos marineros, restando agilidad a la maniobra y capacidad al vaso y la cubierta. Además, eran muy vulnerables a los golpes repentinos de viento y mar.

Según Luna, las velas cuabras sortean dificultosamente las rachas de viento repentinas, cuando los cascos son pequeños, de poco calado y escaso lastre (Luna, 1950: 49); son de complejo manejo y han necesidad de una gran cantidad de personal para el mismo.

Uno de los elementos náuticos que dan la primacía al Islam en el Mediterráneo durante la Alta Edad Media es la formidable invención que representa la vela latina o de cuchillo, la cual probablemente sea una invención árabe (Goldsmith-Carter, 1970: 19).

Los navíos árabo-islámicos del Mediterráneo envergaban una vela latina, y cuando tenían más de una, el aparejo también era latino, al menos entre los siglos IV H. / X d.C y VII H.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
/ XIII d.C. La mayoría de los buques árabes, fluviales o marítimos, contruídos en Oriente también aparejaban velas latinas.

La vela triangular o latina forma un triángulo rectángulo con su hipotenusa y está amarrada a una prolongada y descendente verga. Es gobernada por un sistema de poleas y cuadernales que requieren de poco personal, y, sobre todo, permite al buque navegar con viento de frente (Goldsmith-Carter, 1970: 19) o con viento ceñido a menos del ángulo de seis cuartas con la dirección de este desde proa (O'Scanlan, 1831: 98).

La supresión de los remeros y de una gran parte de la marinería, permite no sólo ampliar considerablemente el espacio dedicado a las mercancías, sino además elegir con cierta libertad el rumbo que se quiere seguir.

El aparejo de la vela latina es flexible, manejable y resistente, especialmente adecuado para las ráfagas de viento fuertes y repentinas que cambian bruscamente de dirección, como acontece a menudo en el Mediterráneo. Ello se debe a que su orientación y maniobra son fáciles, mientras que su corte y bordes libres facilitan la salida a las rachas de viento (Luna, 1950: 49). Está compuesto, entre otras piezas, de la entena, que es *“la verga de las velas de los barcos latinos, la cual se compone de dos piezas llamadas car y pena, que se unen hacia el medio con amarraduras del cabito denominado enchina, y se ajustan entre sí por el mutuo despatillado que ambas tienen, pudiendo así correr ó resbalar una sobre otra cuando conviene para alargar ó acortar la verga, á fin de aumentar o disminuir de vela”* (O'Scanlan, 1831: 245).

Como puede suponerse, el uso de este aparejo amortiguaba la violencia de los golpes de

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
mar sobre la carga, especialmente cuando ésta se componía de elementos frágiles, tales como cerámicas. En la figura 9 se puede apreciar con claridad un aparejo de este tipo.

Carlos de Luna considera que la vela latina es sólo adecuada en naves pequeñas de cortos mástiles, y perfectamente inadecuada para los grandes buques (Luna, 1950: 49). Así tenemos otra indicación sobre el tamaño aproximado de los cascos, que oscilaba entre los 15 y los 25 mts para las grandes naves.

En mi opinión, para sostener esta vela, el mástil de los buques musulmanes de transporte marítimo, en los siglos IV H. / X d.C y V H. / XI d.C estaba tallado en una sola pieza de madera de enorme diámetro -por considerar que así era más resistente-, acabada en forma de gruesa bola, sin cofas (*peanas que se forman de piezas de madera en lo alto de los palos mayores, sobre los baos y crucetas establecidos para ello en esa posición*) cuya función era asegurar los batafioles (*un tomador formado de un cabo delgado y fuerte, hecho firme en la relinga del gratil de la vela, y con el cual se aferra éste a su entena*) que se aferran a la relinga del gratil de la vela. Cuando el aparejo constaba de más de una arboladura, esta bola era privativa del palo mayor. Además, esta modificación del palo sitúa un tope al mástil que facilita el corrimiento de la entena (*la verga de la vela en los palos latinos*).

Al aumentar o disminuir la superficie de la vela latina envergada en la entena, la fuerza del viento es aprovechada incrementando la resistencia de las velas previamente relingadas a causa del bloqueo proporcionado por el tope, que permite a la vela variar de dirección en un sentido ú otro, para así aumentar la fuerza de arrastre del buque y capear las rachas repentinas de viento.

Una serie de potentes estays (*son las cuerdas que sujetan todo palo o mastelero para que no caiga hacia popa*), en número variable, controlan la vela eficazmente. Los estays de popa regulan la maniobra de recogida o ampliación de la vela, mientras que los de proa tensan el aparejo, dando a éste mayor o menor resistencia frente al viento. De esta manera, se puede aumentar la capacidad de carga del barco, que adquiere una forma panzuda, siendo los cascos casi tan anchos como largos.

En el Mediterráneo, el régimen de vientos es impredecible, con fuertes y repentinas ráfagas que pueden desarbolar o hacer embarcar agua por la proa a un navío que enarbole velas cuadradas. Frente a este inconveniente, la vela latina es una formidable innovación que permite navegar con gran desahogo en empopada. Esta es la razón por la que el falucho español cambió progresivamente su vela cuadra por una latina, evolución ya consolidada en el siglo XVII, a juzgar por algunos grabados, pero que se venía gestando al menos desde el siglo VI H/ XII d.C, a juzgar por los barcos pisanos representados en los *baccini*. Resaltemos el formidable parecido entre el falucho español y el jabeque argelino.

Ahora reseñaré el extraño sistema de velámenes introducido en el Mar Rojo en época indeterminada, pero que estaba en uso durante el siglo VII H. / XIII d.C. Se trata de un aparejo compuesto por un robusto mástil de una sola pieza situado en la proa, que posee dos aspas de cuatro brazos, situadas horizontalmente respecto al árbol abajo y arriba. Al extremo de cada aspa (dos arriba y dos abajo) se cogen los cabos de dos velas rectangulares, que resultan estar orientadas de manera contrapuesta.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Este complicado aparejo está gobernado por un argañón al que se fija un cable, que es manejado por el piloto desde la popa. Dos marineros ayudan a tensar el cable en la dirección deseada, y otros dos parecen estar comprobando las velas. Aunque la nave posee otro mástil mayor provisto de cofa, éste carece de cualquier tipo de aparejo visible. A aumentar la fuerza de arrastre y disminuir el rozamiento de las olas contribuye la forma de montar la tablazón del casco, de lo que ya hablamos con anterioridad.

Así pues, los navíos islámicos de transporte, pese a poseer una escasa velocidad, contaban con una enorme capacidad de carga y una gran libertad de movimientos dentro del Mediterráneo, sólo limitada por los peligrosos vientos estacionales, de los que hablaremos luego.

++++

5).- Estimación del tamaño de las naves.

Es difícil calibrar con exactitud las medidas habituales en un barco de comercio de gran porte durante la Alta Edad Media. Sólo podemos hacer estimaciones partiendo de la capacidad de carga y los sistemas de gobierno del navío.

Las fuentes escritas son extremadamente parcas a este respecto, y cuando dicen algo sobre el tema, es para reseñar lo extraordinario del barco en cuestión. Así sucede para las medidas del navío romano Isis, citado con anterioridad, por ejemplo. En cuanto a las fuentes arqueológicas que nos hablan de navíos medievales islámicos, habitualmente se fijan en la carga, que puede encontrarse dispersa o perdida en parte, y sólo secundariamente se centran en los

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
restos del buque.

Además debe tenerse en cuenta la extrema variabilidad de los tamaños de los navíos de transporte, según el uso a que fuera destinada la nave, la época y las tradiciones particulares de cada zona. Mientras que las galeras de guerra de todas las épocas se construían sobre cánones preestablecidos, los navíos comerciales estaban sujetos a la necesidad particular.

En todo caso, debemos tener presentes algunos puntos de referencia:

- 1).- El aparejo de velas latinas no es apto para las esloras superiores a 25 mts.
- 2).- Contra la opinión del profesor Pomey (*Navigazione*, 1977, 411), pese a los indudables perfeccionamientos habidos en el sistema de timón, pensamos que los grandes tonelajes eran absolutamente excepcionales en la Antigüedad y la Edad Media, y que los casos por él expuestos eran la excepción a la regla. El timón de espadín asegura el buen gobierno de la nave sólo si ésta no supera los 15 ó 20 mts de longitud. Por eso las galeras antiguas como las *pentecóntoros* cartaginesas del siglo IV a.d.C, tenían estas dimensiones : 20 mts la longitud de su quilla, 6 su manga, 4 el puntal y 1'5 el calado (Luna, 1950, 41). La *trirreme* romana, según A.M. Jal, poseía 39'25 mts de eslora en la línea de flotación, 5'5 mts de manga, 2'18 mts de calado y 220 tns de desplazamiento (Luna, 1950: 43).

Aún tratándose de galeras, que no de navíos de comercio, estas dimensiones, al menos hasta el siglo XVIII, nos parecen dudosas, puesto que por encima de los 35 a 40 mts el casco de un buque de madera no es fiable, debido a la naturaleza del propio material y a determinadas dificultades estructurales, y además, es prácticamente imposible encontrar arboladuras simples

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
de tanta altura, necesarias en navíos de tanta eslora, entre las maderas del Mediterráneo.

Quizá la excavación del golfo de Accio proporcionará datos más seguros. Las dos naves de Tiberio sumergidas en el lago Nemi no son un ejemplo de uso, pues eran navíos pensados para su utilización recreativa fuera del mar. Su puntal era reducidísimo en relación con su enorme eslora (64 y 71 mts, respectivamente) y no son representativas. Medidas muy parecidas a las de los pentecónteros tenemos para los *dromones* bizantinos. La manga de los buques tampoco podía ser muy grande, pues el tipo de aparejo -latino- no podía ser aumentado indefinidamente. Estas limitaciones estuvieron presentes hasta la utilización del metal como elemento primario de los cascos. Incluso en el siglo XVIII, la eslora de los más grandes navíos no podía superar los 95 ó 100 metros (Luna, 1950: 328).

El pecio comercial bizantino de Yassi Ada (s. VII d.C) poseía cerca de 18 mts de eslora, 4'50 de manga y unos 3'5 mts de puntal, a juzgar por los planos publicados (Cagianò de Azevedo, 1977: figura III). Unas dimensiones muy similares pueden deducirse para el pecio islámico de Bataiguièr (s.IV H/X d.C), a juzgar por la dispersión y situación de la carga (Joncheray, 1975: 42 y ss) y para el buque islámico hundido de Agay, si tenemos en cuenta la carga que portaba y el tamaño de las cerámicas (Visquis, 1973: 53 y ss). En el siglo V H /XI d.C, el aparejo de los navíos impedía aún a los musulmanes superar los 25 metros de eslora, como medida máxima, tal y como parece demostrar el pecio de Çerge Sliman, en la costa de Turquía.

Entre los siglos V H. / XI d.C y VI H. / XII d.C se produjo una revolución técnica en la construcción naval cristiana del Mediterráneo, influida por las técnicas del Norte de Europa,

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

como resultado, entre otras cosas, de la necesidad de transportes capaces para llevar hombres, animales y pertrechos a Tierra Santa. Así, el buscio (*buque de carga medieval, con tres palos y casco semejante a un tonel; su uso se generalizó en el siglo VI H / XII d.C*) veneciano *Totus Mundus*, del año 1172 d.C, poseía unas medidas excepcionales, pues su peso era de 3.000 tns (Bragadin, 1977: 403). En el año 1191 d.C, buscios genoveses y sicilianos transportaron a Ricardo Corazón de León (O'Scanlan, 1831: 116), Felipe II Augusto y sus tropas en su Cruzada a Tierra Santa, perdiéndose algunos buques de la flota inglesa en la travesía, realizada entre abril y mayo (Runciman, 1973, III: 54-55).

En nuestro parecer, durante el siglo VI H. / XII d.C, los navíos cristianos habían superado, debido al uso de la arboladura de velas cuadradas, el tamaño y tonelaje de las naves islámicas, razón por la cual se convirtieron en transportistas incluso de bienes y personas musulmanas, como es el caso de Ibn Ṣubayr (Ibn Ṣubair, "*Riḥla*", 1988: 394), que hizo su viaje de vuelta a al-Andalus en un barco genovés. La navegación cristiana había adquirido la supremacía incluso en aguas del Próximo Oriente.

En el año 566 H. / 1170 d.C, cuando las naves de Reinaldo de Chatillon atacaron los puertos de La Meca, el hermano de Saladino, gobernador de Egipto, envió una flota tripulada por marineros magribíes y mandada por un almirante egipcio para acabar con los cruzados (Ibn Ṣubair, "*Riḥla*", 1988: 79). Parece evidente la carencia de mano de obra cualificada para la navegación en el Próximo Oriente islámico.

Esta carencia de marineros debió provocar en Oriente la debilidad de las flotas musulmanas, incapaces de impedir los desembarcos cristianos en la costa de Tierra Santa;

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

probablemente para poner fin a este problema, Saladino envió a la corte del califa almohade Ya'q^ub Ibn al-Man^ur a su embajador y cronista Ibn Munqid, el cual llevaba encomendada la misión de solicitar la ayuda de los almohades en su lucha contra la III^a Cruzada (587 H / 1191 d.C). Fracasó la embajada debido a que Saladino, sunní, no dio a Ya'q^ub el tratamiento de califa que el almohade solicitaba en su etiqueta (al-Maqqar^u, “*Naf^u...*” I, 1, 1967: 417), con lo cual, evidentemente, no le reconocía su calidad de califa y señor de los creyentes.

++++

6).- Los puertos islámicos.

6.1).- Definición de puerto marítimo y tipos de puertos.

El Diccionario Marítimo Español entiende por puerto el “*sitio ó lugar seguro y abrigado dentro de la costa del mar, con fondeadero para anclar las naves y resguardarse de toda borrasca*”, y distingue entre puertos naturales y artificiales (O'Scanlan, 1831: 441).

Los puertos artificiales son construidos por el hombre, que al navegar precisa urbanizar algunas zonas costeras aptas por sus cualidades y recursos naturales para el atraque y aprovisionamiento de embarcaciones destinadas a la guerra y a comunicar diferentes territorios por mar y con el interior.

6.2).- La infraestructura portuaria de la Península Ibérica en la Alta Edad Media:

La Península Ibérica contó posiblemente con las primeras instalaciones portuarias de Europa, levantadas en Gades (=Cádiz) por los fenicios durante el siglo VIII a.d.C. Cartagineses, griegos y romanos ampliaron esta red portuaria, que en el siglo I d.C. era muy densa. A partir de ese siglo las fuentes parecen indicar una diferenciación entre la fachada atlántica de Hispania, cubierta de excelentes puertos, y la fachada mediterránea, donde los puertos aptos par la estancia de grandes buques son muy buenos, pero también muy escasos.

Las principales instalaciones portuarias peninsulares de la Antigüedad siguieron en uso durante el periodo islámico, aunque los andalusíes crearon varios importantísimos puertos orientados hacia el Norte de Africa, como Pechina y luego Almería.

6.1.1).- Problemas técnicos de los puertos antiguos y medievales.

Uno de los primeros problemas a los que se enfrentaba la navegación antigua era la entrada del buque en el puerto y la posterior estabilidad del vaso en el mismo, por causa de los vientos y las mareas.

Aunque las mareas del Mediterráneo apenas son perceptibles, alcanzando su máximo en el Adriático, si son suficientes para provocar fuertes corrientes de hasta 4 nudos de velocidad. En Gibraltar la diferencia entre pleamar y bajamar es de un metro, y en Alejandría de 0'6 mts (Campbell, 1984: 8).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Un buque mal estibado o trabajado por la marea podía quedar varado sobre un costado al bajar el mar, o perder el cable y quedar a la deriva al subir el mismo. El primer paso para la superación de este problema fue la construcción de puertos de marea, *“aquellos en que se cuenta ó puede contarse con ésta [la marea] para toda maniobra, y entre los cuales se cuentan algunos que quedan en seco á la bajamar, á pesar de tener bastante agua en la pleamar”* (O’Scanlan, 1831: 441). Durante la Edad Media, la enorme mayoría de los puertos eran de marea, y sus dimensiones eran necesariamente muy moderadas, dependiendo del calado y la anchura de los estuarios, pues la ingeniería de la época apenas permitía superar el problema de la construcción de espigones y muelles de atraque sobre una zona de marismas. Los buques eran pues de dimensiones muy moderadas, y para rentabilizar los viajes, que eran muy peligrosos, debían realizar continuas escalas.

Por esta razón, posiblemente, durante la Alta Edad Media, todos los indicios parecen sugerir que los navíos europeos no practicaban la navegación de altura (Zozaya, 1994: 45). También el trazado tradicional de las rutas terráqueas costeras magribíes y las narraciones de los geógrafos musulmanes indican la primacía del tráfico de cabotaje.

6.1.1.1)- Fundación de puertos de marea desde el siglo I d.C hasta el siglo IV d.C :

La utilización de los esteros para la navegación se remonta a los primeros tiempos de la navegación. Parece que los primeros que utilizaron las lagunas y lagos interiores y los convirtieron en radas fueron los fenicios, que así protegían a sus naves (Zozaya, 1994: 55).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

En la Península Ibérica, los turdetanos conocían la penetración de flujos ascendentes de marea durante la pleamar (*ledonas*) y lo fácil que resultaba la navegación fluvial y el comercio con el interior en ese momento. El reflujo (*malina*), no obstante, podía dejar en seco a los barcos (Estrabón, III: 2, 4), o, lo que es peor, hundirlos en el lógamo, lo que obligaría, en nuestra opinión, a lampacear constantemente los cascos; y además, los vientos podían hacer peligrosa la navegación en estos lugares, como por ejemplo en el estuario del río Agly (Avieno, “*Periplo*”, 1955: 570) por lo que los mejores puertos se situaban en el interior de los esteros, donde el curso de los ríos era más estable.

La fundación de ciudades y puertos costeros se realizaba en lugares pantanosos por toda la Península Ibérica; en el siglo I.d.C los turdetanos escogían los abundantes estuarios y zonas pantanosas de su país para construir los puertos, y poseían una apreciable ciencia náutica, pues fabricaban sus propios navíos con maderas del país (Estrabón, III: 2, 6). Asta Regia era el más importante puerto de marea hispánico turdetano del siglo I d.C., (Estrabón, III: 2, 2). Existían otros puertos de marea fuera de Turdetania, como Tortosa, Salauris y Calípolis, ciudades situadas en la costa catalana (Avieno, “*Periplo*”, 1955: 514-515).

La mayoría de estas fundaciones, situadas junto a los ríos, se convirtieron en punta de lanza de la penetración de otras culturas en el interior de la Península Ibérica. Avieno dice que el río Ebro es recorrido por multitud de naves que cargan productos extranjeros (Avieno, “*Periplo*”, 1955: 500). Algunas de estas fundaciones urbanas gozaron de una enorme prosperidad relacionada con el comercio, la construcción naval y la navegación fluvial y marítima hasta la Baja Edad Media, como es el caso de Tortosa.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Otras, en cambio, desaparecieron debido al cambio en el curso de las desembocaduras, como Salauris y Calípolis, que resultaron cubiertas por las cambiantes dunas costeras, (Avieno, “*Periplo*”, 1955: 164 y 135); estos puertos podían ser aniquilados también por el crecimiento de los deltas y marjales, que las alejaron del mar (los formidables espigones del puerto romano de Utica, al noreste de Túnez, se pueden ver hoy a 22 kms de la costa, en un campo de trigo modulado por suaves vallonadas que apenas cubren formidables ruinas) o incluso a las invasiones, como Tarragona, que ya había padecido las invasiones bárbaras en el siglo IV d.C., y cuya población residual fue liquidada por Tarif Ibn Nusayr durante la conquista de España por los musulmanes (*Crónica del moro Rasis*, 1974: 295).

6.1.2).- La navegación en los cursos fluviales y los puertos fluviales hasta el siglo V H. / XI d.C:

En la Península Ibérica, la navegación de los cursos fluviales es muy antigua; ya en el siglo I d.C., se singlaba habitualmente por el río Guadalquivir, cuya entrada estaba señalada por un faro sito en la isla de Salmedina, edificado por el cónsul romano Quintus Servilius Caepio en el siglo II. a.d.C (Estrabón, III: 2, 1). Este faro facilitaba sin duda la ascensión a Sevilla. Esta ciudad contó desde el siglo III H. / IX d.C con unas atarazanas situadas junto al puerto comercial, las cuales fueron ampliadas en repetidas ocasiones hasta el siglo VI H. / XII d.C (Bosch Vilá, 1985: 314-315).

El Guadiana poseía una doble embocadura (Estrabón, III: 1, 9) y era navegable sólo por un pequeño trecho (Estrabón, III: 2, 4) hasta Mértola, la antigua Myrtilis. Los musulmanes siguieron utilizando en este río los mismos puertos de los romanos, el más importante de los

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

cuales fue Myrtilis (=Mértola), probablemente de origen griego (Plinio, IV: 116 y comentarios, pág 250) que poseía un castillo y dependía de Beja en el siglo IV H. / X d.C (*Crónica del moro Rasis*, 1974: 304). Esta ciudad, sin duda rica e importante, debía mantener un intenso contacto comercial y cultural con el Magrib, dado que en ella se acató por primera vez en la Península Ibérica al califa almohade y se repudió la autoridad almorávide, en 539 H. / 1144 d.C (Ibn ‘Iṣṣrāṭ, “*al-Bayṭn al-Mugrib*”, IV, 1963: 240) y (Macías, “Mértola islámica”: 1996). En el año 568 H. / 1171/1172 d.C, la ciudad de Mértola es la única mencionada por Ibn Sahib al-Sala, junto a Badajoz, y Beja, en el curso o las cercanías del río Guadiana, lo que da una idea de su importancia.

En época romana e islámica, también era navegable, en parte, el Tajo, aunque los navíos de transporte sólo llegaban hasta Móron (=Almourol), haciéndose el resto del trayecto por barcos de ribera. El Tajo debió seguir siendo navegable, al menos por naves de pequeño calado, al menos hasta la época musulmana, pues, durante el año 399 H. / 1008 d.C, el ‘amirí al-Muzaffar dirigió sus fuerzas contra el conde de Castilla Sancho García, y para esta aceifa hizo construir naves cuidadosamente concebidas, que fueron cargadas de bastimentos para su ejército, las cuales habían de remontar el dicho río (Ibn Bassām, “*Ṭajra...*”, 1981, IV, 1: 70); veamos el texto:

“[‘Abd al-Malik ibn Muzaffar] ponía el máximo interés en obtener las más mortíferas máquinas de guerra para el reino. Tanto él como sus oficiales consideraban que su mayor interés era construir los más sofisticados y poderosos navíos que les fuere posible. Recuerdo su preparación de la algazúa del año 96 (398 H/1007-1008 d.C). Cargó las naves de material de guerra y embarcó en el buque más soberbio de su flota. [‘Abd al-Malik] lucía un escudo de

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

plata labrado con hilo de oro, y sobre su cabeza ostentaba un yelmo dividido en ocho gallones, coronado por una afilada punta y guarnecido de piedras preciosas. En su centro brillaba majestuosamente un hermosísimo rubí. Jamás antes había contemplado pueblo alguno un soberano más soberbio...”

La utilización de escuadras fluviales de pequeño calado para transportar hombres, animales e impedimenta al interior debía ser una práctica corriente, pues el Cantar de Roldán indica que cuatro mil navíos moros subieron a los guerreros que lucharían contra Carlomagno desde Tortosa hasta Zaragoza (Iglésies, 1961: 17). La cifra es una obvia exageración del acto en sí.

La mayoría de los ríos paralelos al Tajo también eran navegables, al menos en parte y en época romana (Estrabón, III: 3, 1). Salacia (=Alcácer do Sal) era una importante ciudad romana, situada en el interior del estuario del Alcáçovas, en zona de marismas y salinas. Tanto Salacia como Myrtilis gozaban del Derecho Latino en el siglo I d.C. (Plinio, IV: 117). Alcácer do Sal fue una de las bases de la flota omeya a partir del califato de ‘Abd al-Raḥmān III (E.I.2, II, 132-134). Probablemente, su importancia fue en ascenso a partir del segundo tercio del siglo III H. / IX d.C, cuando se hizo necesario contar con bases marítimas para repeler los ataques de los piratas normandos.

El Miño poseía dos muelles en su desembocadura (Estrabón, III: 3, 4). Aunque Estrabón señala que los puertos son escasos entre el Estrecho de Gibraltar y Tarragona, mencionando tan sólo Ampurias (Estrabón, III: 4, 8), sabemos que Tortosa ya era un importante puerto costero, en el siglo IV d.C., cuando es mencionado por Avieno (Avieno, “*Periplo*”, 1955: 498), que resalta

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
la existencia de un intenso tráfico comercial en el Ebro (Avieno, “*Periplo*”, 1955: 503).

Tortosa se convirtió en el emplazamiento marítimo andalusí más importante de Levante durante los siglos III H. / IX d.C y IV H. / X d.C, por su excelente situación en varias rutas neurálgicas, a cincuenta millas de Tarragona, 120 millas de Valencia, que eran cuatro jornadas de marcha (al-Ḥimyarī, “*Rawḥ...*”, I, 1963: 253), trece jornadas de Toledo (Ibn Ḥayyān, “*Muqtabis V*”, 1981: 185), 120 millas de Zaragoza (al-ʿUdrī, 1966: 10) y veinte millas del Mediterráneo (al-Ḥimyarī, “*Rawḥ...*”, I, 1963: 253), por la seguridad de los barcos, que atracaban en el estuario (Ibn Ḥayyān, “*Muqtabis V*”, 1981: 249) y por la escasez de buenos fondeaderos en esa zona.

Su importancia despertó la codicia de los vikingos, que establecieron un campamento fortificado en el delta del Ebro (al-Ḥimyarī, “*Rawḥ...*”, I, 1963: 301), probablemente para tomar la ciudad, a mediados del siglo III H. / IX d.C. En el año 278 H. / 891 d.C algunos de sus habitantes navegaron hasta el golfo de Saint Tropez, donde fundarían la colonia sarracena de Fraxinetum (= La Garde Freinet), que subsistió durante casi ochenta años (R. Arié, 1984: 153). Tortosa, que era un puerto útil para todos, carecía de murallas en época emiral, y en el año 301 H. / 913 d.C, Muḥammad Ibn ʿAbd al-Malik, señor independiente de Zaragoza, murió mientras planeaba levantarlas.

Al igual que en el resto de los puertos andalusíes, pronto se hizo sentir la autoridad omeya. En el año 323 H. / 934-935 d.C, ʿAbd al-Raḥmān III ya ostentaba la soberanía de la ciudad, que separó cuidadosamente de la cora de Zaragoza, pues el *ʿamil* de Valencia lo era también de Tortosa (al-ʿUdrī, “*Al-Masʿūlik...*”, 1966: 185). En el año 333 H. / 944-945 d.C,

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

una lápida nos informa de que el qa'id Abd al-Rahman Ibn Muhammad edificó en Tortosa un arsenal destinado a albergar barcos y pertrechos de la flota omeya, por orden del califa 'Abd al-Ra+m□n III (Ocaña Jiménez, 1970: 30, y Levi-Provençal, 1931: 83-84). Probablemente entonces se levantaron las murallas edificadas por los omeyas “según el trazado de un antiguo cerco”, seguramente romano (al-◊imy□r+, “Raw...”, I, 1963: 254). En el siglo V H. / XI d.C, Tortosa poseía naves de transporte que navegaban por todo el Mediterráneo y exportaban el antimonio explotado en la zona (al-Bakr+, “Geografía...”, 1982: 27 y 39).

Cuando se desintegró el califato omeya de al-Andalus, la guerra y las tensiones entre Zaragoza - que no podía privarse de su salida al mar- y Tortosa - que se independizó bajo Labib - fueron constantes, y Lab+b fue expulsado de Valencia (411 H. / 1021 d.C) bajo la acusación de *procatalán* (*Crónica Anónima de los Reyes de Taifas*, 1991: 42), sin lugar a dudas por las relaciones que Tortosa mantenía con Barcelona.

6.1.3).- Los puertos islámicos. Las obras portuarias:

Los puertos fluviales o de estero propicios para el comercio con el interior podían ser peligrosos debido a diversas circunstancias que escapaban al control humano. Por ejemplo, frecuentemente, el cambio de la desembocadura de un río provocaba la colmatación del estero y el abandono de las infraestructuras, como sucediera en Pechina. Otros, situados a algunas millas de la costa (Ibn ◊awqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 73), se mantuvieron aún perdiendo parte de su importancia a favor de puertos costeros, como Tenes. Así es que, con frecuencia, las mejores instalaciones portuarias fueron, progresivamente, desplazándose a emplazamientos

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

idóneos de la costa, donde las mareas, el relieve de las costas y la comunicación con el interior favoreciesen grandemente el tráfico comercial y la navegación.

Los habitantes de los almandaraches, sobre todo si éstos eran de cierta entidad, lo que significaba mayores ingresos y mayores intereses, proveían la ayuda necesaria para el atraque, la carga y descarga de los buques y otras operaciones no menos necesarias, a través de una organización eficiente del trabajo basada en tierra, donde se preparaban dotaciones y alijadores para ayudar a anclar el barco. Este servicio se cobraba habitualmente, pero algunos puertos caracterizados lo ofrecían de forma gratuita, como Trípoli en el siglo IV H. / X d.C (Ibn ʿAwqal, "Configuration...", I, 1964: 66),

En cambio, en Mesina se cobraba el servicio, pues durante la segunda mitad del siglo VI H. / XII d.C, era legal en esa almarsa que los dueños de las barcas que auxiliaban a los equipajes de los navíos en peligro prestasen este servicio a cambio de un pago (Ibn ʿUbayr, "Riʿla", 1988: 374-375). Esta coyuntura, cuando se presentaba, debía resultar realmente ardua para los pasajeros de escasos recursos, ya que éstos carecerían de los emolumentos exigidos por los barqueros. En ocasiones, algún noble señor se apiadaba de estos misquinos y abonaba su rescate. Por ejemplo, el rey Guillermo de Sicilia hubo de pagar de su bolsa el salvamento de los pasajeros pobres que viajaban con Ibn ʿUbayr, al fin de evitar su ahogamiento (Ibn ʿUbayr, "Riʿla", 1988: 374-375). Por Ibn ʿUbayr sabemos también de la construcción de un muelle que permitía acceder desde el lugar de atraque en el puerto de Mesina hasta la ciudad, prescindiendo de la ayuda de lanchones (Ibn ʿUbayr, "Riʿla", 1988: 376). Esta construcción debió representar en su momento una obra verdaderamente portentosa, capaz de favorecer las operaciones portuarias de gran envergadura.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Los puertos de costa andalusíes tenían un doble origen; algunos de ellos eran preislámicos, como Cartagena, Denia, Málaga o Cádiz, mas otros eran de origen musulmán, como Almería. Pero en todo caso, es durante la etapa islámica cuando se potencia el papel de estos puertos y se realizaron, indudablemente, obras dirigidas a su conservación.

En nuestra opinión, los puertos marítimos y fluviales, unidos a las redes viales terrestres durante la etapa islámica, y unificados bajo un solo poder, el de los omeyas, generaron el auge del comercio y la prosperidad general que le es inherente, hasta tal punto que cuando en el año 324 H. / 935-936 d.C la sequía causó de nuevo sus devastadores efectos en el suelo peninsular, al-Andalus se vio libre del fatídico ciclo carestía-hambre-epidemias, pues “*se traían provisiones de todas partes y la prosperidad era general*” (Ibn ʿAyyūb, “*Al-Muqtabis V*”, 1981: 260).

Al parecer, el control estatal de la red portuaria era básico para garantizar el gobierno del territorio y la seguridad exterior. En este sentido, la actividad de los emires omeyas durante el siglo III H. / IX d.C fue muy intensa, centrándose en el sudeste, donde se estarían incrementando las producciones agrarias y de materias primas básicas en el proceso industrial, como el esparto y el lino, a más de basarse el tráfico hacia Sicilia y Creta, emplazándose pues en la zona los puertos más activos. Por esta razón, ‘Abd al-Raḥmān II decidiría fundar Murcia, en el año 210 H. / 825 d.C, dándole la capitalidad de la cora de Tudmir (*Guía islámica de la región de Murcia*, 1990: 164); este almaranchal fue providencial, pues desde él zarpó una flota emiral que trató de oponerse, sin éxito, a la incursión normanda contra Orihuela, en el año 247 H. / 861 d.C (Gaspar Remiro, 1905: 70), pues entre Murcia y Cartagena, considerada como un puerto de gran cabida dependiente de Murcia, distaban 40 millas (al-ʿImyārī, “*Rawḥ...*”, I, 1963: 303). Cartagena

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

era también uno de los puertos más importantes del litoral levantino, a donde llegaban regularmente navíos procedentes del país de los francos (al-ʿImyārī, “Rawḥ...”, I, 1963: 305).

Inmediatamente después la actividad de los omeyas se centra sobre Pechina, ciudad fundada en la segunda década del siglo III H. / IX d.C por un grupo de “marinos” andalusíes de procedencia desconocida junto a la actual Almería, sobre la ribera del Andarax. Pechina mantenía un intenso comercio con el norte de Africa, del que procedían todos sus abastecimientos comerciales y alimenticios, (al-ʿImyārī, “Rawḥ...”, I, 1963: 82). El establecimiento de estas relaciones data al menos de mediados del siglo III H. / IX d.C, pues 13 de du-l-qa’da del año 239 (16 de abril del año 854) fue enterrado en ella el omeya Abū ʿAmr Ibn Aḥmad (Ocaña Jiménez, 1964, lápida 114 y 1970: 26).

Aunque Pechina fue postergada en favor de Almería durante el siglo IV H./ X d.C, debió subsistir una pequeña localidad, pues en el año 517 H./1123 d.C, fue labrado el epitafio de un alfaquí, Abū Bakr b. ‘Abd Allāh b. Yahyà al-Qaysī, conocido como Ibn al-Baḥānī (Ocaña Jiménez, 1964: lápida 117), aunque, no obstante, este puede ser un apellido de mucha antigüedad, el cual, par entonces, ya había perdido su significación primitiva.

++++

7).- Los impuestos estatales musulmanes sobre los puertos y el tráfico marítimo.

7.1).- Impuestos directos sobre el tráfico marítimo y el comercio portuario.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

En al- Andalus, los omeyas se dieron cuenta muy pronto de que el mar podía constituir una considerable fuente de ingresos, decidiéndose a participar en el comercio marítimo. Durante el siglo IV H. / X d.C. Podemos constatar la presencia de pertrechos marítimos formando parte de las riquezas del califa de Córdoba, el cual poseía aparejos de navíos entre el conjunto de sus rentas (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 107)

Al parecer, por lo menos en lo tocante a las flotas de guerra, que no es el caso de nuestro estudio, era uso habitual en el Islam la obligación para los súbditos de contribuir a la construcción de navíos y bajeles, o en su caso de allegar y transportar la cantidad de materiales solicitados por el califa para el trabajo en los astilleros. Este acontecimiento constituía una pesada carga para las poblaciones concernidas, a tal punto fatigosa que en ocasiones, el califa las exoneraba de esta obligación como un favor especial. Por ejemplo, el califa al-ʿAkam II, durante el año 363 H. / 973 d.C, dispensó a los habitantes de la cora de Jaén de esta contribución, que incluyó en sus gastos particulares (Ibn ʿayyūn, “*Muqtabis VII*”, 1967: 129-130). Probablemente, ésta era una carga que sólo atañía a la construcción de las flotas de guerra.

También los imanes fīmīes habían acumulado una inmensa cantidad de manufacturas marítimas en la formidable base naval de Mahdiyya (Dachraoui, 1981: 386-394). Esto es una prueba más de la importancia estratégica y de la profunda relación entre política y economía en el mundo islámico.

Esta relación, que sólo tenuemente podemos vislumbrar en al-Andalus, se corrobora, sin

embargo, a partir de un puñado de informaciones: por ejemplo, durante el año 364 H. / 973 d.C, se expedían desde Córdoba diplomas disponiendo los impuestos que podían cobrar los jefes de las cábilas sometidas en el Magrib. Uno de ellos, concedido al emir de los kutama, declara que los súbditos no musulmanes estaban obligados a pagar una décima parte del producto de lo que vendiesen, siempre que este comercio se realizase entre diferentes países (Ibn ʿAyyūn, “*Muqtabis VII*”, 1967: 144).

El mismo documento especifica que “*no debe exigirles (a los pasajeros y viajeros), ni por tierra ni por mar, tributo, alcabala, contribución, impuesto alimenticio, ni extorsión o gasto que pese sobre sus bienes*” (Ibn ʿAyyūn, “*Muqtabis VII*”, 1967: 144). Probablemente, los únicos impuestos sobre el comercio naval eran, en época omeya, los cobrados en las aduanas del puerto sobre las manufacturas y productos naturales transportados o los inherentes al derecho de anclaje. Desgraciadamente, los datos sobre este particular son muy escasos. Cabe intuir que, dados los medios estatales, los abusos debían ser muy frecuentes: sabemos que, al menos durante la segunda mitad del siglo VI H. / XII d.C, las extorsiones de los gobernadores sobre los viajeros por vía marítima eran muy frecuentes en Egipto (Ibn ʿAbū al-ʿAlāʾ, “*Riḥla*”, 1988: 84-85).

Tan importantes como los impuestos sobre el propio comercio marítimo parecen haber sido los beneficios obtenidos de los productos del mar. Sobre algunos de ellos se produjeron diferencias que degeneraron en guerras y otros fueron codiciados al ser transformados en manufacturas de gran lujo y señorío. Es el caso del coral, extraído en el Mediterráneo Occidental (al-Jurdānī, “*Kitāb...*”, 1949: 14) o del *byssus*, en realidad el biso de algunos moluscos bivalvos pínidos endémicos del Mediterráneo, con el cual se elaboraban textiles de gran precio, que incluso constituían dignos regalos califales (Mez, 1936: 180). Algunos de estos vestidos

alcanzaban en el mercado la formidable suma de 10.000 dinares, así es que no es de extrañar que, aunque la exportación de estas manufacturas sin permiso del Estado era ilegal, se siguiera realizando clandestinamente (al-Maqdisi, “*Asan...*”, 1950: 53).

7.2).- La fiscalización de los productos del mar: el coral.

Podría ser que uno de los objetivos buscados por los comerciantes andalusíes en su periplo mediterráneo fuese el control de ciertas materias primas muy codiciadas, como el coral; éste se hallaba muy localizado en algunos puntos concretos del mar Mediterráneo: la costa oeste de Cerdeña, algunos sectores costeros sicilianos, el litoral norte de Ifriqiyya y el Mar de Alborán. De estos yacimientos, sólo el de Alborán y el de Ifriqiyya parecen haber sido explotados concienzudamente con anterioridad al siglo V H / XI d.C. y ambos lugares se hallaban controlados por dinastías antagónicas.

La red portuaria andalusí había cernido progresivamente los centros de producción coralífera norteafricanos. Por lo que toca a Ifriqiyya, los andalusíes no dejaron de frecuentar, al menos durante la primera mitad del siglo IV H. / X d.C, sus costas. Su fondeadero preferido se hallaba una jornada de distancia al este de Marsa-l-Jaraz. Se trataba de Tabarca, donde los navíos andalusíes eran tan abundantes que se estableció sobre ellos un diezmo, desaparecido en el último cuarto del siglo IV H / X d.C., cuando escribía Ibn al-ʿawqal (Ibn al-ʿawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 71). La fundación andalusí de Tenes, situada sobre su ruta, era la mayor de las ciudades a las que los andalusíes arribaban, y de donde se reembarcaban hacia otras zonas, desgraciadamente no especificadas (Ibn al-ʿawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 73).

En dos días de navegación (204 millas) se alcanzaba otra fundación andalusí, la ciudad de Orán (al-Idrīsī, “*Description...*”, 1866: 102), que se encontraba frente a Almería, en al-Andalus, de la cual la separaban dos días de navegación en el siglo VI H. / XII d.C (al-Idrīsī, “*Description...*”, 1866: 96). Los andalusíes desembarcaban frecuentemente en Orán, provista de muralla de tapial, cuyo puerto propio era mediocre, pero que a dos millas poseía el puerto de Marsa al-Kabir, excepcional fondeadero para todo tipo de naves, bien protegido y separado por una distancia prudencial de la ciudad (al-Idrīsī, “*Description...*”, 1866: 96); en Orán, un puerto muy seguro y abrigado, se compraban mercancías no especificadas provenientes de al-Andalus y a cambio exportaba cereales al mismo destino (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 74). En el siglo VI H. / XII d.C, este puerto recibía continuamente navíos andalusíes (al-Idrīsī, “*Description...*” 1866: 97).

Parece que el coral fue una de las fuentes de ingresos más saneadas de los imanes fāṭimīes, los cuales establecieron un rígido control sobre los dividendos obtenidos por su extracción. En Marsa-l-Jaraz, durante el siglo IV H. / X d.C, un número indeterminado, pero probablemente variable (según el número de bancos explotados) de agentes fatimíes controlaban la recogida del coral (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 71). En nuestra opinión, su misión era estimar, según la cantidad extraída, el diezmo correspondiente al tesoro estatal (López Ortiz, 1932: 177) pues al ser considerado el coral como un mineral, estaba sujeto a impuestos; al frente de los funcionarios encargados del cobro, se encontraba un gobernador e intendente de finanzas (este desdoblamiento de cargos es muy inusual en el estado fāṭimī, y sólo se justifica por lo excepcional del caso) que percibía derechos sobre la recolección (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 71). Estos derechos se calcularían sopesando los informes

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

recibidos de sus subalternos, en una cantidad global que se desglosaría en varios apartados, como se hacía con otros artículos: diezmos sobre su compraventa, derechos de salida y entrada del puerto e impuestos sobre la recolección propiamente dichos.

El coral se exportaba a todo el Mediterráneo por medio de mercaderes que afluían a este puerto y revendían en otros el producto -no hay, ni hubo, arrecifes de coral rojo en el Mediterráneo Oriental-, y, al ser considerado como una planta que se petrifica en el agua (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 71) o (al-Idrīsī, “*Description...*”, 1866: 135)-, estaba gravado, probablemente, con el mismo tipo de imposición: un diezmo sobre el total de la producción estaba reservado al Estado, que debió obtener enormes ingresos con este tráfico.

La escuela malikí, en general, también considera el producto de las minas como equiparable al de los demás frutos que son bienes de propiedad (López Ortiz, 1932: 177). Así es que sobre los pequeños bancos de coral de Ceuta y Tenes debió ser establecido un tipo de fiscalidad semejante por los omeyas, aunque desgraciadamente carecemos de datos.

7.2.1).- El monopolio del coral por los andalusíes.

El coral era fuente de gruesos ingresos, hasta el punto de que la guerra entre omeyas y fīrīmīs, que poseería un fuerte contenido económico, se dirigiría en ocasiones a dañar la producción de su adversario: en el año 343-344 H. / 954-955 d.C, los fīrīmīs, como veremos, asaltaron Almería y arrasaron cuidadosamente los astilleros y almacenes comerciales; en respuesta, la escuadra andalusí atacó la costa ifrīqī en 344-345 H. / 955-956 d.C. Algunos

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

autores han considerado ineficaz este ataque, que arrasó los alrededores de Susa y Tabarca, y el puerto y ciudad de Marsa-l-Jaraz (Dachraoui, 1981: 229), según los datos ofrecidos por Ibn Jaldān. En nuestra opinión, toda la campaña, por ambas partes, fue concebida como una campaña de agresión dirigida primordialmente contra los intereses económicos de la parte contraria.

Es muy factible que el ataque tuviese resultados de largo alcance, porque se habían dañado algunos centros económicos vitales de la dinastía fūṭīmī, como Tabarca, donde se había cobrado diezmo sobre los comerciantes andalusíes. A tenor de lo expuesto por Ibn Ḥawqal se desprende que ya la ciudad había sufrido previamente los excesos del rebelde jariṭī Abu Yazid y que aún no se había repuesto por completo cuando sobrevino el desembarco andalusí, otro de cuyos objetivos fue Susa, una gran ciudad comercial cuya costa estaba guarnecida por una importante y bien organizada cadena de rábitas que se hallaba a un día de Qayrawān, pero que así mismo se hallaba aún convaleciente de la rebelión jariṭī en el 334 H / 946 d.C. (Ibn Ḥawqal, "Configuration...", I, 1964). Los geógrafos inciden sobre la pérdida de muchas de las rentas y propiedades de ambas ciudades (Ibid a las dos notas anteriores).

Si a este acontecimiento sumamos la pérdida de los beneficios ocasionada por la destrucción de Marsa-l-Jaraz, y el cese del cobro en el diezmo sobre los comerciantes andalusíes en Tabarca, podremos entender el gran trastorno económico que supuso a los fūṭīmīs esta guerra; un objetivo como Maḥdiyya hubiera proporcionado más propaganda política y religiosa, pero menos resultados materiales. Lo cierto es que el empeño de los enemigos de la dinastía fūṭīmī (jariṭíes y omeyas) por arrasar Tabarca, Marsa-l-Jaraz y Susa, nos están rebelando la enorme importancia económica de estos tres puertos a mediados del siglo IV H. / X

d.C.

Al atacar los omeyas los puntos de Ifrīqiyya en donde los mercaderes andalusíes solían desembarcar, se contrarrestaba la intensa propaganda antiomeya que los fīlīmīes esparcían por estas fechas, sobre diversos temas, como la limpieza de intenciones de sus antepasados (Yalaoui,, 1976: 297 y ss) y se satisfacía a los mercaderes andalusíes, particularmente almerienses -Almería distaba sólo dos días de Tenes por mar, recordémoslo-, compensados de la destrucción de su ciudad por la liberación de los diezmos y la eliminación de la competencia que en el mercado del coral suponía Marsa-l-Jaraz, porque Ceuta y Tenes, únicas productoras de coral conocidas en esta época, quedaban como únicas proveedoras del coral, el cual seguramente proporcionaba unos enormes ingresos al fisco omeya y a los mercaderes andalusíes.

La riqueza de los beneficios obtenidos en Marsa-l-Jaraz motivó su reconstrucción, pues como vimos al-Idrīsī menciona su existencia en el siglo VI H. / XII d.C. Por esta razón, los omeyas no obtuvieron el monopolio a largo plazo del coral, el cual obtenían en el Mar de Alborán, frente a Ceuta (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, 1964, I: 71) y en Tenes (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, 1964, I: 71), y, hasta el año 360 H. / 970 d.C, que sepamos, desembarcaban en Marsa-l-Jaraz, situado a una jornada de Tabarqa (situada frente a la costa norte de Ifrīqiyya, donde aún hoy es frecuente el coral), para proveerse de él (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 71).

La obtención de coral influyó plausiblemente en varias grandes decisiones de los políticos musulmanes de la época: cuando Muḥammad entronizó a un califa omeya de la rama oriental -al-Muʿtadid había nacido en Egipto y su familia había emigrado a al-Andalus durante

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
el califato de ‘Abd al-Raḥmān III (Rubiera Mata, 1985: 64)-, quizá persiguiese atraerse a los tripolitanos, que se habían levantado en 400 H. / 1009 d.C y habían alzado como califa a un omeya. Así facilitarían el comercio de los mercaderes denienses en Marsa-l-Jaraz y otros puntos del litoral norteafricano, porque su conflicto con Almería -de profundas raíces económicas- le había privado de las rutas hacia el coral de Tenes y Ceuta -que pertenecía a los Ḥammādīes-.

También abundaba en Cerdeña el coral. Es probable que los andalusíes conociesen los bancos coralíferos de la costa occidental de Cerdeña, hoy prácticamente desaparecidos, y que éste fuese uno de los objetivos de la empresa de Muḥammad de Denia en el año 406 H. / 1015 d.C, una vez privado de las otras fuentes de aprovisionamiento de coral.

7.3).- La exportación del hierro en las fuentes islámicas.

Otra de las materias primas de mayor estima en el mundo musulmán era el hierro, relativamente escaso tanto en el Próximo Oriente como en el Océano Indico. Precisamente, los comerciantes de cultura islámica intercambiaban el hierro por cocos y ámbar en *Langabātās* (las islas Nicobar) (“*Ajbat al-Ḥan wa-l-Ḥind*”, 1948: 5 (7)). El Norte de Africa, cuyas minas más importantes se hallaban en Bona, lo exportaban a su vez a Oriente (Ibn Ḥawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 72) Es probable, por tanto, que la localización y explotación de una mina determinara la creación de rutas comerciales.

En el Islam oriental, el cronista Miskawayh nos informa sobre el transporte en bruto de mineral férreo entre regiones interiores y distantes en el año 364-365 H. / 974 d.C, cuando los

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Almúñes de Alepo enviaron a los qármatas de la costa arábica, poseedores de excelentes puertos, una gran cantidad de este preciado mineral, en bruto, como pago de una serie de favores políticos (Shaban, II, 1980: 186 y nota 23).

Es probable que la existencia de vetas metalíferas fuera un factor importante a la hora de elegir el emplazamiento de un nuevo puerto, pues los más prósperos tenían en su alfoz este tipo de riquezas, sea el caso de Bona (Ibn al-awqal, vide supra) o de Pechina (al-Imyārī, “Rawā’...”, 1963: I, 83). Entre Almuñécar y Salobreña existe aún el embarcadero de Castell de Ferro, mencionado por al-Idrīsī (Al-Idrīsī, “Los caminos...”, 1989: 323). Sobre el hierro, un mineral, el Estado musulmán tenía derechos de 1/5 de la producción bruta total, por lo que su exportación desde al-Andalus a Oriente, que sin duda debió realizarse, probablemente reportó grandes beneficios a los omeyas.

El hierro era uno de los metales que más se trabajaba en los puertos. Al-Imyārī, que en este como en otros muchos puntos de su narración plagia sin pudor a al-Idrīsī, resalta que Almería era famosa por la fabricación de utensilios en hierro y cobre (al-Imyārī, “Rawā’...”, II, 1963: 368), y, como hemos visto más arriba, esta zona posee importantes yacimientos, muchos de ellos a cielo abierto.

Al-Imyārī, al escribir sobre Saltés en el siglo IX H. / XV d.C, siguió a al-Idrīsī (c. 549 H. / 1154 d.C), el cual afirmó que la forja de manufacturas en hierro era una especialidad difícil, que se rechaza en otros lugares, pero que es una actividad común en los puertos de mar, donde anclan los “grandes y pesados buques mercantes” (al-Idrīsī, “Description...”, 1866: 216) que indudablemente precisarían de piezas en hierro. Sin embargo, creemos que no se debe

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

dar a esta afirmación el valor absoluto que parecen otorgarle estos cronistas, pues incluso llegan al extremo de negar que allende las costas se practique la forja del hierro (al-Ḥimyarī, “*Rawḥ...*”, II, 1963: 228-229). Esta afirmación es cuando menos aventurada, pues tenemos constancia de la forja de espadas en Zaragoza (“*Crónica del Moro Rasis*”, 1974: 55), por ejemplo. A su favor debe argumentarse que en los grandes puertos de mar la actividad de transformación de minerales habría alcanzado cotas muy superiores dada su actividad industrial

En cuanto a la fiscalidad, la posición de sunníes y ḡīes era parecida; en todos los metales, un quinto de la producción total, por separado en cada uno de ellos, debía ser entregado al Estado. Este era el método utilizado por la dinastía ‘abbasí en el siglo IV H. / X d.C (Shaban, 1980, II: 71). Es muy factible que los omeyas cordobeses obrasen de forma parecida. Tanto en el Islam oriental como en el occidental se cobraban además derechos de importación y exportación en los puertos (Ibn Ḥawqal, “*Configuration...*” I, 1964: 107-108), entre otros.

El quinto es la base de la fiscalidad en el Estado musulmán: en el momento de la conquista de Hispania, los musulmanes no hicieron reparto de las tierras lícitamente obtenidas mediante botín, sino que su propiedad quedó indivisa en manos de la Comunidad (López Ortiz, 1932: 59). Como emanados de las entrañas de la Tierra, propiedad de la *Umma*, la producción íntegra de las minas es propiedad de aquélla, y, por tanto, susceptible de ser gravada por la fiscalidad del Estado que la Comunidad musulmana se haya otorgado a sí misma. Así pues, los minerales están sujetos a los mismos gravámenes que se aplican a otras materias primas. Este procedimiento fiscal se aplicaba a la producción de madera –a la cual se aplicaba el mismo principio de propiedad de la Comunidad–, mercurio, hierro o cualquier otro mineral.

8).- LAS RUTAS COMERCIALES.

Hemos visto el marco geográfico y físico dentro del cual se desarrolla el comercio naval andalusí, y a través del cual afluye el oro al mundo islámico occidental. Hemos visto también los medios físicos con los que contaba el comercio naval. Ahora vamos a ver cual era la situación monetaria del mundo mediterráneo a la llegada de los árabes y la influencia que éstos tuvieron sobre el abastecimiento de metales preciosos en el Mediterráneo.

8.1).- El panorama de la circulación de oro en el Mediterráneo occidental entre los siglos III y VI d.C. Reactivación de la circulación del oro a través del mundo musulmán.

En su conjunto, el mundo romano del Bajo Imperio contempló una degradación del trabajo de las minas; en Hispania, la Bética, la Tarraconense y la Cartaginense los trabajos de la minería se paralizaron a partir del siglo III d.C (Blázquez, 1978: 501, 521 y 554). El abastecimiento de minerales del Imperio Romano, que en gran parte había dependido de Hispania, debió sufrir un rudo golpe. Parece, no obstante, que la extracción de oro continuó en Gallaecia (Blázquez, 1978: 591), aunque a un ritmo menor.

Aunque todo el Mediterráneo se vio afectado por la larga decadencia del Imperio Romano, su derrumbamiento en Occidente provocó una serie de desórdenes, que se sumaron a los disturbios causados por el asentamiento de los pueblos bárbaros. Estos fenómenos afectaron profundamente a las estructuras productivas, generando, entre otras, una crisis de

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
abastecimientos en minerales y piedras preciosas, al menos en el Mediterráneo Occidental. Las piedras preciosas, por ejemplo, debían ser muy escasas, tanto que el rey visigodo Amalarico rindió cuentas de su existencia al Creador cuando Childeberto, rey de los francos, le sorprendió en su huída, pues el primero se retrasó en demasía con el propósito de embalsumar cierto número de piedras preciosas que embarazaron catastróficamente su huída (Gregorio de Tours "*Historia Francorum*", 1963, III: 10). Y aunque las joyas de la corona votiva del visigodo Recesvinto proceden de Zanzíbar y del sureste asiático, podrían haber sido obtenidas a través del comercio, del botín o quizá fueron reutilizadas y ya se encontraban en Europa desde hacía siglos.

No parece tampoco que Occidente conservase grandes cantidades de oro u otros minerales preciosos, al menos cuando los Estados bárbaros se establecieron; a lo menos, así parecen denotarlo las crónicas... Por ejemplo, en el reino de los francos, a principios del siglo VI d.C, cuando los daneses saquearon las tierras del reino de Thierry, su botín no incluyó metales preciosos, amonedados o no (Gregorio de Tours, "*Historia Francorum*", 1963, III: 3), lo cual parece indicar una cierta carencia de estos bienes.

No obstante, las bases de la economía se mantuvieron: seguían practicándose las rutas del comercio entre Hispania, el Norte de Africa y Egipto durante el Bajo Imperio y la época visigoda (Blázquez, 1978: 662-670) y Marsella tenía contactos comerciales marítimos con Hispania en época visigoda (Gregorio de Tours, "*Historia Francorum*", 1963, IX: 22). Los contactos a larga distancia, aunque más escasos y probablemente más precarios, también sobrevivieron. Cartago Magna era una escala entre las costas de la Galia y Constantinopla, donde se seguía comerciando con objetos preciosos (Gregorio de Tours, "*Historia Francorum*", 1963, X: 2). El oro, además, seguía siendo el patrón monetario. Cuando el emperador Mauricio

envió al rey Childeberto a los asesinos de sus embajadores en Cartago Magna, el rescate asignado a cada uno de ellos por su liberación era la enorme suma de 300 piezas “*de oro*” por cabeza (Gregorio de Tours, “*Historia Francorum*”, 1963, X: 4). Por otra parte, el tráfico comercial entre el Oriente y el Golfo de Provenza tampoco había desaparecido, pues Marsella era un puerto en el que se traficaba con aceite, papiro y otras mercancías (Gregorio de Tours, “*Historia Francorum*”, 1963, V: 5) y el papiro, cuando menos, sólo se producía y transformaba en Palermo (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 121), excepción hecha de Egipto.

Oriente no escapó tampoco a la crisis profunda que siguió al derrumbamiento de la estructura estatal romana y que aparejó el establecimiento de los bárbaros; en el siglo I H. / VII d.C, el imperio bizantino experimentaba serias dificultades en su circulación monetaria (Lombard, 1971: 120) y la moneda de plata dominaba el panorama monetario del Próximo Oriente, en el cual el oro jugaba un papel minoritario (Lombard, 1971: 121 y 122). Sólo la unificación del Mediterráneo bajo una sola cultura y un solo orden económico podía restablecer el papel prioritario del oro, merced a un acceso directo a las fuentes del mismo.

En nuestra opinión, fue el mundo musulmán del siglo III H. / IX d.C, el que, constituyendo un vasto conjunto territorial, religioso y político, que en su rápida expansión entró en contacto con zonas de antigua civilización y con las riberas del Mar Rojo, el Golfo Pérsico y el Mediterráneo, el Océano Indico y el mar Caspio, el que puso en relación las zonas de tesaurización del oro (Persia) con las zonas empobrecidas del Mediterráneo Occidental y con los yacimientos del oro en el Africa subsahariana.

La conquista árabe nutre la circulación de oro a través de la puesta en circulación del oro

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

tesaurizado, los progresos en la técnica de tratamiento, el descubrimiento de nuevos yacimientos (Lombard, 1971: 123). A estas fuentes debemos sumar el contacto con el País de los Negros, desde donde el oro alcanzaba el Mediterráneo, revitalizando el comercio. En este sentido, el mundo islámico fue un gran transmisor de metales preciosos. A nosotros, sin embargo, nos interesa ahora saber cómo llegaba el oro del País de los Negros hasta el Mediterráneo. Veamos cuales eran las rutas, o cuales pensamos nosotros que eran a tenor de lo que se contiene en las fuentes.

8.2).- La ruta transahariana del oro: de Audagst a Ceuta.

Algunos territorios musulmanes encerraban en su subsuelo yacimientos de metales preciosos: por ejemplo, al-Andalus poseía sus propios yacimientos de oro y plata, y de mercurio, el cual era indispensable en varios menesteres industriales, por lo que el papel comercial de al-Andalus sería siempre relevante en el conjunto del mundo musulmán. Ibn al-Faq^h al-^{amad}ⁿ escribe que:

“los yacimientos de plata y oro se encuentran en un sitio llamado Tudmir (región de Murcia), a diez días de marcha de Córdoba. La mina de plata está encima de un lugar llamado Jayyan (Jaén), la de mercurio se encuentra en un lugar llamado Fahs al-Ballut. De esta mina de mercurio a Córdoba, hay cinco días de marcha. Los habitantes de esta región son bereberes y dependen del príncipe Omeya”. (Ibn al Faq^h, “Kit^{ab}...”, 1949: 51)

Sin embargo, las inmensas sumas que circulaban en al-Andalus durante el siglo IV H./X

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

d.C, procederían, en su inmensa mayoría y descartando el que entraba gracias al comercio, del País de los Negros (Ghana), del cual dice Ibn al-Faqih que “*en el país de Ghana, el oro surge en la arena como las zanahorias*”. Según este geógrafo, el oro se recogía al amanecer (Ibn al-Faqih, “*Kitāb...*”, 1949: 51). El punto de origen eran las minas de Wangara, en el alto Senegal, (Ibn Ḥazm al-Andalusī, “*Naqt al-'Arus*”, 1974: 100) que se emplazaban en el desaparecido reino de Ghana, cuyos habitantes obtenían sal a cambio de oro, como hacían otros pobladores del país, cuales eran los Qaramaniyyān (los garamantes, según Amari) quienes utilizaban la sal para sus transacciones (Al-Maqdisī, “*Aḥsan...*”, 1950: 55).

La ciudad de Audagust era el siguiente eslabón de esta cadena. Situada en el Magrib, centralizaba el comercio de la sal, obtenida a cambio de oro en Ghana y Kuga. En estas regiones, cada carga de sal valía entre 200 y 300 dinares (Ibn Ḥawqal, “*Configuration...*”, 1964, I: 99):

“El príncipe de Audagust mantiene relaciones con el señor de Ghana. Este es el soberano más afortunado que hay sobre la superficie de la tierra, a causa de las grandes riquezas y provisiones de oro puro, extraído del suelo, desde la más alta antigüedad, para beneficio de los príncipes precedentes y de él mismo. Cambió presentes con el señor de Kuga, aunque la fortuna de éste último sea muy inferior, así como su prestigio. Pero todos tienen necesidad de mantener relaciones cordiales con el príncipe de Audagust, a causa de la sal importada a sus regiones desde las otras regiones del Islam; ellos no pueden vivir, en efecto, más que gracias a esta sal. La carga de sal en el país de los negros, tanto en el interior como en los confines extremos, vale entre 200 y 300 dinares”).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Los comerciantes de Audagst acumulaban formidables fortunas. Un solo pagaré, firmado ante testigos, alcanzaba la astronómica suma de 42.000 dinares (Ibn ^{awqal}, “*Configuration...*” I, 1964: 58 y 98):

La sal que Audagust comercializaba presumiblemente era importada allí desde Ulil, a un mes de marcha, al borde del territorio islamizado, y que poseía la mayor mina de sal de todo el Magrib (Ibn ^{awqal}, “*Configuration...*”, I, 1964: 91). Siyilm^{sa} era la posta más importante de esta ruta. Sobre los comerciantes que recorrían el desierto haciendo este tráfico, cobraban derechos las tribus nómadas del desierto -antepasados de los actuales Tuareg-. Si eran mercancías, se cobraba un tanto sobre cada camello y cada fardo; también se cobraba sobre el transporte de oro (Ibn ^{awqal}, “*Configuration...*”, I, 1964: 100).

La duración del viaje era relativamente larga; la primera etapa, partiendo de Ghana, hasta T’arqala, duraba tres meses de marcha a través del desierto (Ibn al-Faq^h, “*Kit^b...*” 1949: 51). La fundación de Siyilm^{sa} (140 H /757 d.C) (Gautier, 1922: 301) señala, en nuestra opinión, la consolidación de la ruta que, desde el río Senegal, la fuente del oro, atravesaba el País de los Negros y el Sahara para encaminarse a los puertos norteafricanos. Además, debió suavizar la dureza del trayecto. Ya en el año 207 H. / 823 d.C, su emir sometió los oasis del desierto y obtuvo en calidad de impuesto permanente un quinto sobre el producto de las minas del Dra’a (Gautier, 1922: 302).La ciudad pronto alcanzó mucha importancia: poseía una importante producción agrícola, minas de oro y plata (al-Maqdis⁺, “*A⁺san...*”, 1950: 29). La posición de Siyilm^{sa}, único punto de descanso, intercambio y abastecimiento en una ruta bastante dura, favorecería bastante a esta ciudad. Tanto Ibn ^{awqal} como al-Maqdis⁺ hablan de la ruta del Sahara occidental en estos términos:

“Todo el espacio que separa el Magreb de las comarcas que acabo de describir y del país de los negros son desiertos áridos y aislados, donde el agua es rara de encontrar y los pastos escasean. No se puede atravesar más que en invierno, y es necesario caminar constantemente tanto para ir como para volver”. (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 101).

“Las rutas que conducen a los confines del Magrib son difíciles, pues atraviesan extensiones arenosas y desérticas” (Al-Maqdisī, “*Aḥsan...*”, 1950: 61).

Cuando a esta circunstancia se uniese el empeoramiento de las condiciones climáticas y el bandidaje, se produciría el abandono de la ruta. En nuestra opinión, esa es la causa por la cual el camino de Egipto a Ghana fue abandonado: se pretextó para ello la existencia de continuos torbellinos de arena y el incontrolable asedio de los bandoleros en las extensas regiones desérticas; la existencia de una poderosa factoría constituía la única garantía contra estos peligros, por lo que Siyilmāsa se trocó en factoría indispensable para el tráfico con Ghana; en ella residían comerciantes iraquíes que emprendían frecuentemente viajes a su tierra y al Magrib (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 58).

Siyilmāsa estaba unida por una ruta de dos meses de duración a Audagāst (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 90), con la que mantenía excepcionales relaciones comerciales. En una ocasión, durante el año 351 H. / 940 d.C, un comerciante de Audagāst extendió un recibo a favor de otro de Siyilmāsa por valor de 42.000 dinares. De la inaudita opulencia de Audagāst podemos hacernos una idea a través de la suma que el gobernador fīḥimī Mu’tazz obtenía de los diezmos sobre las caravanas y mercancías que iban o venía de

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Fez, al-Andalus, Ifrīqiyya, Sās, los impuestos de bienes y derechos sobre venta y compra de ganado, y sobre los derechos de la acuñación de moneda. El monto total de estas rentas alcanzaba los 400.000 dinares en el siglo IV H/X d.C, obtenidos sobre un territorio de cinco días por tres de marcha; la suma resulta aún más notoria si se la compara con el montante total de las rentas del Magrib e Ifrīqiyya, que alcanzaban la suma de 800.000 dinares (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 98).

Por otra parte, Siyilmāsa estaba a un mes de distancia de Ulil, la principal mina de sal del Magrib (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 91). Sabemos que el algodón sevillano abastecía a Al-Andalus e Ifrīqiyya y se exportaba a Siyilmāsa (al-ʿImyārī, “*Rawʿ...*”, I, 1964: 52), y que esta última ciudad mantenía un activo comercio con al-Andalus (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 98) y con Audagʿst. No es extraño pues que el algodón, y probablemente el aceite, se llevasen a Siyilmāsa, donde sería intercambiado por oro, obtenido de Audagʿst a cambio de aceite, grano o incluso el propio algodón -la ciudad no poseía ninguno de estos bienes- y que la sal se importase desde Ulil, también necesitada de algodón y aceite, que procedía de Sevilla (al-ʿImyārī, “*Rawʿ...*”, I, 1963: 52) (“*Crónica del moro Rasis*”, 1974: 92 y 93). De hecho, las relaciones de Siyilmāsa con al-Andalus eran tan estrechas que uno de sus emires, Muḥammad al-Fatḥ, sunní y malikí, estudió derecho en al-Andalus y estuvo presente en la batalla de al-Jandūq (Alhandega), durante el año 327 H./939 d.C. Según Ibn ʿAzam al-Andalusī, era un hombre justo, que inició la acuñación de los dinares llamados sakiríes, y que, en el año 328 H./940 d.C, se levantó contra los fūḥimíes, muriendo en cautividad en Mahdīyya (Ibn ʿAzam al-Andalusī, “*Naqt al-ʿArʿs*”, 1974: 112)

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Además, el territorio más cercano a Siyilmāsa, Tazart, poseía ricas minas de plata. Entre esta provincia y el País de los Negros se encontraba la que, según al-Maqdisī, era la mina de oro más pura y grande conocida (que quizás debamos identificar con Wangūra). Sin embargo, este geógrafo vuelve a recalcar que las rutas entre esta zona y Siyilmāsa son muy difíciles, tanto por la extensión como por la dureza del desierto (al-Maqdisī, “A *ḥsan...*”, 1950: 29). En el siglo IV H./X d.C, la ruta que proseguía en Siyilmāsa podía ser recorrida hasta Orán y Tenes (ambas son ciudades fundadas por los andalusíes) hasta desembocar en Ceuta, que era en esa época una posesión omeya (Ibn Ḥawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 75).

No obstante, ya en el siglo III H./IX d.C, si se decidía pasar desde Siyilmāsa a Tahart, desde esta última ciudad se podía seguir un ramal oriental que llevaba hasta Qayrawān en un mes, a camello (Ibn Jurduʿbi, “*Kitāb...*”, 1949: 7). Sin embargo, al-Maqdisī señala que la distancia entre ambas ciudades es de quince días, y que treinta etapas separan Siyilmāsa de Qayrawān (al-Maqdisī, “A *ḥsan...*”, 1950: 65). Puede ser que la diferencia en la duración de los itinerarios dependiese de una serie de factores variables (carga, número de individuos, ganado, tipo de monturas, disponibilidad en vituallas, estado de la ruta...). Si se seguía el ramal occidental hasta la costa, desde Tahart, se podía llegar a Tremecén en 25 días; si se seguía hacia el Magrib Extremo, desde Tahart a Fez había 24 días de marcha (Ibn Jurduʿbi, “*Kitāb...*” 1949: 9). Entre Siyilmāsa y Fez, a su vez, había ocho días de marcha, como entre Siyilmasa y Agmat (Ibn Ḥawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 89). Ya a mediados del siglo IV H./X d.C, los omeyas habían establecido su protectorado sobre los idrisíes, señores del litoral del Magrib Extremo, a los cuales el califa ‘Abd al-Raḥmān III tenía vedado extorsionasen a los comerciantes. Cuando Abū-l-‘Ais al Idrisí observaba “*malos procedimientos hacia los viajeros y traiciones continuas*”, la represalia andalusí no se hacía esperar (Ibn Ḥawqal,

“*Configuration...*”, I, 1964: 102); de esta manera, la afluencia de comerciantes y de oro a al-Andalus quedaba garantizada por el sostén del Estado.

Como vemos, pues, los omeyas cordobeses percibieron muy pronto la formidable importancia que implicaba el control de la ruta occidental del oro, estableciendo una serie de alianzas que, por toda la ruta, aseguraban su predominio. En nuestra opinión, de ninguna manera iban a dejar que otra dinastía musulmana interfiriese en esta vía, lesionando sus intereses. Preservar en beneficio propio la ruta implicaba desviar ésta última hacia zonas que, merced a su red de alianzas y apoyos, garantizaran la tranquilidad del comercio que afluía al Magrib y a su propio territorio, implicando la existencia de una tensión variable en las relaciones con Ifrīqiyya, donde el Estado musulmán había alcanzado un grado similar de madurez, con intereses a veces en conflicto con los omeyas.

Este conflicto se agudizó a medida que se incrementaron las relaciones marítimas y las necesidades financieras tanto de los Omeyas como de los ‘Aglabíes, durante el siglo III H/IX d.C. Es probable, al menos así lo estimamos nosotros, que por esas razones y aunque oficialmente omeyas y ‘aglabíes se ignoraban, cuando Muḥammad I al-‘Aglabí edificó al-‘Abbasiya en las cercanías de Tahart, durante el año 238-239 H./853-854 d.C, los omeyas apoyasen financieramente al imán jariḥī de Tahart, el cual atacó e incendió al-‘Abbasiya (Talbi, 1966: 378).

En nuestra opinión, de esta manera, los omeyas se aseguraban el control de la ruta occidental del oro, erradicaban la amenaza ‘aglabí, y, de paso, apartaban toda posible influencia de los ‘abbasíes, señores espirituales de los segundos. A medio plazo, es factible que el fuerte

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

control omeya sobre la ruta occidental del oro, materializado de manera tan expeditiva, terminase por estrangular la afluencia de oro a los dominios ‘aglabíes; sin perspectivas de oro para el comercio, sería inútil el tremendo esfuerzo militar que los ‘aglabíes sostenían en Sicilia, cuya conquista, al fin y al cabo, era un intento descomunal por establecerse en un punto neurálgico de las rutas comerciales del Mediterráneo; para escapar a este verdugo, los ‘aglabíes intentarían conquistar Tripolitania y Egipto, en el año 280 H/894 d.C, pero fracasaron (Gautier, 1922: 315) . Desde este punto de vista, los Omeyas cordobeses habrían contribuido, de manera no despreciable, a la ruina de la dinastía ‘aglabí, propiciando de manera indirecta el triunfo fílmí.

Uno de los puntos fuertes del entramado político-mercantil de Córdoba, en el Magrib, lo constituía pues el Emirato de Tahart, el cual mantenía lazos muy estrechos con Siyilmúsa desde la fundación de la ciudad (Gautier, 1922: 302) y que impedía a voluntad las comunicaciones entre los ‘Aglabíes y Egipto entre los años 281-282 H./ 895-896 d.C, hasta que los ‘Aglabíes se vieron obligados a conjurar militarmente esta amenaza (Gautier, 1922: 305). La ciudad, no obstante, se empobrecería notoriamente en el siglo IV H./X d.C, (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 94), aunque todavía contaba con dos mezquitas aljamas, una en la ciudad vieja y otra en la nueva, ambas con imán y predicador y el comercio se había desplazado a la ciudad nueva, en la cual se encontraba todo género de víveres, criándose animales de carga (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 83). Parece lógico colegir que tanto los víveres como los animales de carga estaban destinados a la ruta.

En todo caso parece que la ruta entre Ghana y el Magrib se encontraba en pleno auge a mediados del siglo IV H. / X d.C, a juzgar por los datos internos de la obra de Ibn ʿAwqal, los

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

cuales indican, en nuestra opinión, que este geógrafo visitó el Magrib e Ifrīqiyya poco después de julio del año 337 H. / 947 d.C., tras la victoria fīmī sobre Abu Yazid, antes del incendio de Marsa-l-Jaraz y el saqueo de los alrededores de Tabarca y Susa por la flota omeya (344 H / 955 d.C.) (Dachraoui, 1981: 227).

Aunque el abastecimiento de oro era indirecto, era muy fiable, pues dependía de un tráfico de materias indispensables para ambas partes. La consolidación de esta ruta en dirección a al-Andalus tendría lugar, plausiblemente, durante el año 315-316 H./927 d.C, cuando ‘Abd al-Raḥmān III conquista Ceuta (Ibn ‘Ayyūn, “*Muqtabis V*”, 1981: 168). En nuestra opinión, resulta significativo que, apenas un año más tarde, ‘Abd al-Raḥmān III se diese título de califa y empezase a acuñar moneda de oro en el año 317-318 H. / 929 d.C. (Ibn ‘Ayyūn, “*Al-Muqtabis V*”, 1981: 184-186).

Dado que los andalusíes conocían la costa atlántica subsahariana, cabe la posibilidad de que ellos mismos realizaran parte del trayecto por el litoral atlántico marroquí, pues sabemos que sus navíos atracaban en lo que Ibn ‘Awqal llama el lago de Aryag, a una etapa de Salé y a otra etapa al norte del Wadi Sabu (=Wadi Fez) (Ibn ‘Awqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 77). Probablemente este topónimo corresponde al lago situado al Norte de Mahdía, el cual se encuentra comunicado con el océano a través de un canal colmado por la desembocadura del Wadi Fez.

De acuerdo con C. Picard, también nosotros creemos que los intereses de la dinastía omeya y de la clase mercantil en al-Andalus estaban bastante mezclados, tanto como para

intervenir directamente en esta ruta (Picard, 1997: 144). En opinión de C. Picard, Los dinares acuñados por los Banu Wan^ʿdin en Siyilm^ḥsa invocando al califa omeya, descubiertos en Jordania (Messier, 1995: 181) muestran hasta que punto estaban mezclados los intereses de la dinastía omeya con los de los comerciantes andalusíes (C.Picard, 1997: 144).

Siendo más concretos, estamos ciertos de que, con el fin de asegurar el futuro de su dinastía, ‘Abd al-Ra^ḥm^ḥn III basó la unificación de al-Andalus en los intereses de los grandes comerciantes ultramarinos, pues sólo en el contacto con Africa podía contarse para un aflujo regular de oro. ‘Abd al-Ra^ḥm^ḥn III logró ligar los intereses privados con los dinásticos, mezclando la esfera privada y la pública, pues ambas ni siquiera estaban claramente delimitadas. Este hecho significaba que los intereses omeyas y privados se fundían en la consolidación de la ruta del oro. Una prueba de ello es la intervención de los armadores almerienses en la toma de Ceuta, durante la segunda década del siglo IV H. / X d.C (Al-‘Udr^ḥ, “Tarsi...”, 1965: 83 y ss).

La ruta Fez-Siyilm^ḥsa había pasado a ser vital para al-Andalus, y su control era una cuestión de primera importancia. La vía occidental del oro era con mucho la más importante, al menos durante el siglo IV H. / X d.C, para los andalusíes. De la relación de esta ruta con el destino andalusí nos ocuparemos cuando hablemos del Mediterráneo en el siglo IV - V H / X-XI d.C.

8.3).- La ruta oriental: del País de los Negros a Ifr^ḥqiyya y Egipto.

Otra fuente de abastecimiento del oro, y de plata acuñada, era el comercio mediterráneo,

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

pues al-Andalus exportaba mercurio, hierro, plomo, y ciertos géneros de tejido, teñidos con especies tintóreas endémicas de la Península Ibérica, aparte de eunucos y esclavos europeos, por lo menos al Norte de Africa, si no al Oriente. Estos productos serían obtenidos en el siglo IV.H/X d.C, a cambio de plata de Mayyana (=Busr) en la ruta de Laribus, en Ifr+qiyya (Ibn ʿawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 81).

La ruta que desde Occidente unía el País de los Negros a Ifr+qiyya, podía partir de Siyilmᵘsa o de Fez, siendo su clave Qayrawᵘn, donde se cobraban tasas sobre los comerciantes andalusíes. Esta ciudad era un centro de redistribución de la plata y del oro: importaba plata acuñada y aleada con oro desde Egipto, como pago de diversas exportaciones, y el gobierno fᵘmí centralizaba aquí, -probablemente antes del año 333-334 H./ 944 d.C-, todas las rentas y derechos, cobrados en oro, del Magrib.(Ibn ʿawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 94-95). Para al-Maqdis+, Qayrawᵘn era, no sólo el punto de partida de las caravanas que partían al oeste, sino también el centro comercial de los dos mares, de mayor tamaño que Damasco, y una ciudad muy barata con abundantes vituallas, donde se almacenaba gran cantidad de aceite (al-Maqdis+, “*A +san...*” 1950: 12-15).

La importancia de Qayrawᵘn radicaba en que, desde ella, se accedía a todos los puntos neurálgicos de Ifr+qiyya y a la Gran Ruta que conducía a Barqa y Alejandría de Egipto: se alcanzaba Mahd+yya, capital del Imᵘmato Fᵘmí, en dos días, y Marsa-l-Jaraz, (=La Calle) centro productor de coral por excelencia, en tres días. Desde Qayrawᵘn al Magrib Extremo, las rutas eran muy duras y azarosas, por lo que pocos viajeros se aventuraban (al-Maqdis+, “*Ahsan...*”, 1950: 66).Las redes comerciales andalusíes se encontraban en Qayrawᵘn enlazadas con las rutas que conducían a Egipto, al cual se exportaban lino, mantos tejidos y piezas de tela,

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

teñidas con plantas endémicas de al-Andalus, manufacturas que se exportaban al Yemen, La Meca “y otros lugares” (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 109 y 113)). Es presumible que la mencionada plata aleada con oro se utilizase también para pagar estas importaciones.

La importancia de la Gran Ruta costera que unía Qayrawān a Barqa y Egipto se realizó a causa de los trastornos climáticos, pues, a causa de las constantes tempestades de viento que hacían desaparecer caravanas completas, la ruta que atravesaba el Sahara desde el País de los Negros al Fezzan y Barqa, fue clausurada por orden de Abū-l-ʿAbbās Aḥmad Ibn Tulun (254 H./868 d.C), emir de Egipto, y su paso quedó prohibido (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 151).

En los últimos 25 años del siglo IV H./X d.C, también quedó abandonada la ruta de los oasis que, desde la zona de Fayyum, al sureste del Sahara, unía Egipto al País de los Negros, en Occidente (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 151). Aunque las causas del abandono de esta región, que había estado densamente poblada, no están claras, parece que hubo un recrudescimiento de las circunstancias climáticas, desórdenes políticos y una pléyade de fastidiosos conflictos militares con las tribus nubias. Existían otras rutas de carácter secundario que unían el Magrib, a través del oasis de Santariya, habitado por bereberes, a la región de los oasis y Egipto, (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 153) pero sus recursos, al parecer, eran muy limitados y difícilmente podían sostener el abastecimiento de las grandes caravanas.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Es decir, que al cortarse el enlace directo de las fuentes del oro con Egipto, los fihimíes se verían obligados a intentar mantener el control sobre Ifriqiyya y el Magrib Extremo, so pena de perder el contacto con este metal precioso. En el Magrib, llegarían a un entendimiento no escrito con los omeyas, señalado por la división de Fez en dos sectores diferenciados por su obediencia política; mientras el gobernador de la ciudad omeya residía intramuros, el gobernador de la ciudad fihimí residía en Yabal-Zala, muy próxima a la ciudad (al-Maqdis, “Afsan...”, 1950: 28) como vimos.

8.4).- La ruta marítima del Mediterráneo Occidental y su enlace con la Gran Ruta terrestre del Norte de Africa.

Las rutas marítimas del Mediterráneo Occidental son muy antiguas. Una de ellas conducía desde el sur de Francia a Ifriqiyya y viceversa, pasando por las islas de Cerdeña y Córcega. Aunque se tiene constancia de su existencia desde la Antigüedad, sólo vamos a ocuparnos de la Alta Edad Media; tenemos constancia del contacto regular entre Cartago Magna y el sur de Francia -probablemente Marsella- a través de la “Historia Francorum”, uno de cuyos pasajes -para su lectura, ver punto 3.2.3- revela, no sólo la existencia de esta ruta, sino también la presencia de comerciantes en la ciudad, protegidos por la ley imperial, pues:

“...mientras se retrasaban y esperaban una orden del prefecto (bizantino, los enviados francos) que allí residía, para saber como debían presentarse al emperador, uno de los servidores -de Evancio, que acompañaba a éste último- introdujo en su equipaje un objeto precioso que había arrancado de las manos de un comerciante. Aquel a quien pertenecía el objeto le persiguió y

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
reclamó que se le devolviera lo suyo...”.

Finalmente, el ladrón asesina al comerciante, y el propio prefecto se encarga de rodear la casa de los embajadores con toda la población de la ciudad... (Gregorio de Tours, *“Historia Francorum”*, X: II).

Desde principios del siglo IV H./X d.C, la ruta que recorría el Golfo de León y atravesaba las islas de Córcega y Cerdeña, de Provenza a Ifrīqiya, era llamada por Courtois *“la ruta de las islas”*, basando su existencia en los restos púnicos de Nora -Cerdeña- y el paso de los Vándalos por la isla. La importancia de Cagliari -Cerdeña- la puso en contacto con los carolingios, que protegían la isla mediante una escuadra. Después, la ruta se dirigía hacia Córcega, gobernada por un prefecto franco (Courtois, 1954: 135-140).

Así se explica que el poeta Teodulfo hubiera visto en Arlés, durante el año 196 H./812 d.C, abundantes monedas musulmanas, piedras preciosas, cordobanes y tejidos de seda *“llevados a este lugar por los árabes”* (Doehaerd, 1954: 583). El propio Eginardo, cronista de Carlomagno, nos dice que el emperador

“...se mostró devotísimo en la causa del sustento de los pobres... no sólo en su patria, sino también allende los mares, en Siria, Egipto, Africa, Jerusalén, Alejandría y Cartago, de donde le habían llegado noticias de cristianos que vivían en la pobreza: compadeciéndose de sus penurias, solía enviarles dinero, y buscaba la amistad de los reyes de Ultramar, sobre todo para que los cristianos necesitados bajo el dominio de aquellos encontraran algún alivio y consuelo” (Eginardo, *“Vida del emperador Carlomagno”*, ed. 1986: [27]).

Esta política de entendimiento entre los ‘aglabíes y los carolingios, que protegía indirectamente las islas de Córcega y Cerdeña, fue liquidada a raíz de la invasión de Sicilia por los ‘aglabíes (Talbi, 1966: 402-403 y 528).

8.5).- La ruta marítima del Levante andalusí a Génova y las islas del Tirreno.

En nuestra opinión, el afianzamiento de las fundaciones andalusíes a fines del siglo III H./IV d.C, en Tenes y Orán y la ocupación omeya de Ceuta establecían sólidamente la posición andalusí en el Mediterráneo Occidental; la progresión del comercio peninsular, dotado de magníficos recursos materiales, debía proseguirse, necesariamente, por la ocupación de posiciones clave en todo el espacio del Mediterráneo Oriental.

Esta posibilidad cuajaría plenamente al consolidarse en Creta un emirato de origen andalusí, durante el siglo III H./IX d.C. Este hecho se tradujo, siempre según nuestro parecer, en la aparición comercial de los andalusíes en el Mediterráneo Oriental. Ya sólo restaba asentarse en el Mediterráneo Central, a través de las islas, para tener acceso directo a todo el Mediterráneo y a las rutas que aportaban los exóticos y carísimos productos del Extremo Oriente, ejerciendo como intermediarios. La conquista de las Baleares, realizada a principios del siglo IV H/ X d.C, fue un primer paso, consolidado con la factoría de Fraxinetum en el Golfo de León y el Mar Ligur; la lucha que siguió entre omeyas y físimies por controlar el oro sahariano no es más que la necesidad de controlar el vehículo del comercio.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

La sección occidental de la ruta marítima mediterránea hubiera establecido así un tráfico triangular, que hubiera enlazado a Almería con el Magrib e Ifriqiyya, ascendiendo a Sicilia y al Mar Tirreno y volviendo a al-Andalus por Fraxinetum y las Baleares. Pero en el norte de Africa y Sicilia, los intereses omeyas chocarían con los ‘aglabíes y después fīlīmīs.

No obstante, los omeyas iniciaron, en nuestra opinión, el desarrollo de esta ruta con la conquista de las Baleares por los omeyas, durante el año 291 H/903 d.C (Campaner, 1888: 42). Los navíos del Levante andalusí se encontraron entonces con una plataforma que los situaba a igual distancia de Provenza (dos días de navegación) que del Magrib, y a un día más del estrecho de Bonifacio (tres días de navegación), y a un solo día de navegación de Denia.

La naturaleza favoreció los designios omeyas, ya que los vientos de las Baleares son bonancibles en verano; dominan los vientos del primer cuadrante, N y NE, salvo entre mayo y agosto, cuando son dominantes los vientos ENE y ESE). Durante esa estación, la ausencia de mistrales (formados en invierno en el Golfo de León) hace factible alcanzar Córcega y Cerdeña en el plazo señalado en el párrafo anterior.

En verano, la época más frecuente de navegación, las corrientes principales del Mediterráneo occidental, de dos a cuatro nudos de velocidad, recorren la costa europea en dirección a Levante, circunstancia aprovechada por la navegación. En el año 321 H/933 d.C, la armada califal ya utilizaba una ruta que conducía de Almería a las Baleares; en esta ocasión, el destino de la flota era el saqueo de las costas francas (Ibn ‘ayyūn, “*Muqtabis V*”, 1981: 243). Las Baleares son un formidable bastión naval, la clave del Mediterráneo Occidental: desde ellas una corriente secundaria se dirige hacia Cerdeña, isla a la cual se arriba con facilidad, y desde la

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

que se arriba con facilidad a Provenza. La bahía de Palma es un puerto amplio y bien resguardado, de mareas apacibles, protegido tanto del viento mistral –viento repentino de invierno en dirección variable- como del lebeche –viento SO-, al cual se accede merced a una apacible corriente de sólo dos nudos. Se trata del único puerto del archipiélago balear donde la ledona y la malina son prácticamente imperceptibles, siguiendo además un horario regular todo el año.

Desde Almería se puede alcanzar la costa occidental de Cerdeña o Fraxinetum merced a una corriente secundaria de un nudo de velocidad, la cual parte del cabo de Gata y se ciñe a la costa de Italia en dirección norte, pudiendo derivar hacia el cabo Spartivento (Cerdeña) o hacia Génova, en cuyas cercanías se suma a una corriente principal de más de dos nudos OS, que costea Saboya en dirección oeste, hacia el Levante español y las Baleares.

Si el objetivo es alcanzar las costas del Norte de Africa, desde la isla del Espalmador, en las Baleares, se puede tomar una corriente principal S-SE, y en la isla de Tabarca (Túnez) se emproa en dirección N, hasta la costa de Cerdeña, donde igualmente se puede costear Italia desde el cabo Spartivento; esta ruta debía ser utilizada con cierta frecuencia. Así parece demostrarlo la ruta seguida por los navíos ‘aglabíes y físimíes cuando se dirigían hacia Saboya, y los candiles hallados en el pecio de Bataiguer, con paralelos en Pechina y al-Basra, o en el de Agay, con cerámica también documentada en Pechina.

Desde Almería, costeano el cabo de Gata, la corriente superficial alcanza de 6’4 a 7’5 millas diarias, discurriendo en dirección SO hacia el cabo de Palos, donde alcanza 12 millas diarias; si se desde allí se toma la deriva NO, se puede alcanzar Ibiza. Esta ruta es fácilmente

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
practicable entre mayo y septiembre.

La ciudad de Palma fue el punto de llegada de todas las armadas medievales a la isla, desde la del año 291 H/903 d.C hasta la de Jaime I (Muntaner, “*Crónica*”, 1970: 26). La ciudad había gozado de un estatuto de aplicación del Derecho Romano ya en el siglo I d.C (Plinio el Viejo, III: 77). Su importancia se resalta al ser el resto de la costa mallorquina escarpada e inabordable en su zona occidental -la sierra de Tramontana- cuyos vientos estacionales tienden a arrastrar los navíos contra la costa. La costa norte de Mallorca posee las bahías de Alcudia y Pollensa, pero sus costas son bajas y arenosas; la presencia de mistrales hace necesaria la presencia de un puerto, y por eso Pollensa llegó a ser tan importante como para tener su propio estatuto de Derecho Romano en el siglo I d.C (Plinio el Viejo, III: 77).

La costa sureste de Mallorca es igualmente peligrosa, a causa de los vientos en dirección SE que soplan entre junio y agosto. Lo habitual es derivar hacia Ibiza desde Palma, pues los vientos circunvalan las islas Baleares en el sentido de las agujas del reloj, permitiendo tomar cualquier derrota. Hacia Cerdeña y el Norte de Africa se toma la derrota desde el estrecho situado entre Formentera y el cabo Falcó, en la isla del Espalmador, donde la gran corriente mediterránea, bifurcada con anterioridad en el islote de Alborán, forma dos corrientes: una secundaria, se dirige hacia el cabo Bonifacio, en Cerdeña; la corriente principal deriva hacia Cabo Bueno, desde el cual se puede tomar la dirección SE y evitar el Golfo de las Sirtes, si el objetivo es la ciudad de Barqa, en Libia.

Al margen del puerto de Palma de Mallorca, cuyas condiciones ya hemos comentado,

también Ibiza dispone de dos puertos principales, Pto. Magno, orientado al viento Tramontano (N) e Ibiza, orientado hacia el Levante (SE). Ambos puertos están bien protegidos. Si el mal tiempo amenaza, es posible recalar en la cala Galiota, ya en la isla de Cabrera, si es que no sopla Tramontana.

Si una nave quisiese dirigirse hacia Italia del Sur o el cabo Bonifacio, desde Almería, debería tomar al sur de cabo Salinas, enfilarse en Cabrera y dirigirse hacia Mahón, ya en Menorca. La isla de Cabrera tiene agua dulce, pero sus vientos son irregulares y la navegación de sus aguas muy peligrosa (Plinio el Viejo, III: 78). En su cala se han hallado nada menos que cinco pecios romanos. Desde allí, estos barcos podrían haber enfilado hacia Cabo Bueno (Túnez), y desde allí se puede tomar la derrota de Sicilia (N-NE). La isla de Cabrera fue una escala regular de la navegación, que estaba poblada, pues en el año 603 d.C, el papa Gregorio Magno envía un delegado que ha de poner orden en la comunidad monástica de la isla.

Durante la etapa romana, las Baleares dependían administrativamente de África: por esa razón, los paralelos cerámicos romanos son mayores entre las Islas y África que entre las Islas y la Tarraconense. No resulta pues extraño que los paralelos cerámicos entre las Baleares y el norte de África, en época islámica, sean abundantes (Barceló, 1884: 105-106). Este hecho parece normal si se tiene en cuenta que las Baleares dependían administrativamente del Norte de África, en época romana

Desde la bahía de Palma hasta el estrecho de Bonifacio existe una corriente secundaria de 1'5 a 2 nudos; ninguna corriente similar enlaza Menorca y Cerdeña, separadas por cuatrocientas millas (Ibn Ṣubair, "*Riḥla*", 1988: 49). La isla de Cerdeña era bien conocida de

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

los andalusíes, los cuales la visitaban habitualmente en el siglo VI H/XII d.C, de vuelta de la peregrinación, y que temían la dificultad de sus vientos y costas (Ibn Ṣubair, “*Riḥla*”, 1988: 51).

Si de la bahía de Palma a Sassari hay 405 kms, los dos magr^o que las separaban (al-Ḥimy^or⁺, “*Rawḥ*...” II, 1963: 377) tendrían cada uno unos 200 kms; la navegación debería ser al menos de un día o dos, y como entre ambos puntos el fondo alcanza los 2.700 a 2.800 mts, a la fuerza habría que realizar navegación nocturna.

La anchura máxima del estrecho de Bonifacio, a tenor de las Cartas, es de 6.5 millas marítimas. Dado que en Córcega han aparecido cerámicas musulmanas datadas en el primer cuarto del siglo V H/XI d.C, parece ilógico que los musulmanes no recalasen también en Cerdeña.

Desde Amalfi, sin embargo, se podía llegar a al-Andalus aprovechando la corriente principal S-N que recorre la costa occidental de Italia y E-O a través de la costa saboyana, o dirigirse directamente hacia la costa de Cerdeña (a 400 kms de Amalfi), y de allí en dirección O a Mallorca (402 kms). Desde la ciudad de Olbia, en Cerdeña (Punta Olbia) se puede alcanzar la isla de Elba, tomando desde allí una corriente principal en dirección a Pisa y Génova.

Siguiendo la corriente principal E-O que de Liguria se dirige a Génova, se recorren 208 kms hasta Frèjus (ant. Fraxinetum), y desde allí es plausible costear el Golfo de León hasta las Baleares, o dirigirse al cabo de la Nao. Si se toma este segundo punto, en dirección a Almería, la derrota debe ceñirse 12 millas al oeste del Litoral, en dirección al cabo de Palos, tomando una

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

corriente secundaria SSO de 7'9 millas diarias en ese punto. Del cabo de Palos al cabo de Gata una corriente secundaria O/S-O alcanza las 12 millas diarias, y en el cabo de Gata, la corriente S-O alcanza las 6'4 a 7'5 millas diarias, llegándose así a Almería, punto del cual procede la cerámica a cuerda seca hallada en Génova, Pisa y otros lugares de Liguria, y en Fraxinetum.

Si desde Almería se pretende alcanzar el Norte, debe superarse el régimen de vientos de la costa valenciana NE; como además las corrientes, desde el cabo de Gata, favorecen la derrota hacia el litoral africano, es más fácil navegar desde el litoral levantino en dirección S-O. Es necesario pues dirigirse desde Almería hacia el islote de Alborán, a 70 millas al S-SE de Almería, tomando los vientos de Mediodía y Tramontana, y enfilarse al norte. La vuelta, en dirección S-SE, se hace costeadando el golfo de León, esquivando la gran corriente de 1'5 nudos de velocidad, que en agosto, corre en dirección N-NO, a una distancia que oscila entre 50 y 70 millas de la costa. En 1560, el mapa naval de Mateo Prunes seguía señalando esta derrota (Prunes, 1560: 53).

En nuestra opinión la conversión de la ruta de las islas en una ruta de guerra (la expedición fatimí contra Génova, durante el año 322 H./934 d.C, confirma esta situación) favorece indirectamente esta tentativa, y de manera indirecta la reapertura y vigorización de los contactos entre Europa y el mundo islámico a través de otra vía: la que en su tramo occidental unía Bizancio con Italia y al-Andalus a través del Golfo de León, con destino final en el litoral andalusí.

Por otra parte los indicios apuntan a que las agresiones fatimíes en el Tirreno y su

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

presión impositiva en el Norte de Africa provocaron el desplazamiento de la ruta hacia el Norte, abandonando Sicilia en provecho de Cerdeña; desde Cerdeña, posesión bizantina (y por tanto en buenos términos con al-Andalus) podía volverse a al-Andalus a través de Génova y Fraxinetum.

Podemos aventurar que los andalusíes dejaron de controlar la ruta de las islas a raíz de la pérdida de control sobre el oro suministrado a través del Norte de Africa, hecho que tuvo lugar, como veremos, a principios del siglo V H./XI d.C. Al ser al-Andalus un país transmisor de oro hacia Oriente, todo el interés que poseía como socio comercial para Bizancio y las ciudades italianas, desaparece cuando ya no pudo suministrar oro. A falta de fuerza comercial y financiera, se ensaya la vía militar para recuperar una posición preeminente: así se produce la invasión de Cerdeña por Muḥammad al-‘Amir en el 406 H./1015 d.C.

Podría ser que con el fracaso de esta tentativa periclitase definitivamente el poderío andalusí: para los taifas del Levante andalusí, el fiasco de esta expedición se traduce en el hundimiento de la posibilidad de intervenir directamente en el reparto del oro de Ghana, pues las terminales de la ruta entre esta región y el Mediterráneo, en la segunda década del siglo V H./XI d.C, se habían desplazado a Ifriqiyya, más estructurada políticamente, y por tanto, capaz de garantizar el libre tránsito de mercancías.

- El enlace de la ruta marítima de las Islas con la Gran Ruta.

Desde el año 297 H./909 d.C la actividad fīmī pone en peligro la ruta terrestre “tradicional” utilizada por los andalusíes en el Norte de Africa; esta ruta terrestre se hacía por

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
etapas, que entre al-Fustat y el Magrib, oscilaban entre las 15 y las 35 millas (Ibn Jurdadbi,
“*Kitāb...*”, 1949: 3-5).

Esta ruta era la vía romana que atraviesa en dirección O-E la costa de Mauritania, Bizacena, Tripolitania, Cirenaica y Egipto, comunicando a su vez con las rutas que desde los puertos de Cirenaica enlazaban con los oasis del interior (dirección NS). Por eso al-Maqdisi dice que Barqa “*está situada sobre la Gran Ruta de Egipto*” (al-Maqdisi, “*Aḥsan...*”, 1950: 13).

Este camino tiene un indispensable componente marítimo, pues para salvar el espacio entre la Península Ibérica y Africa, hay que recurrir al tráfico marítimo. Si se partía hacia al-Andalus desde Túnez, debían recorrerse seis parasangas de mar -cada parasanga equivalía a tres kms 1.746-, y si se iba a Córdoba, se hacían cinco días de marcha (Ibn Jurdadbi, 1949: 7 y nota 85). Toledo se encontraba a 20 noches de marcha de Córdoba (Ibn Jurdadbi, “*Kitāb...*”, 1949: 11). También se podía atravesar el Estrecho de Gibraltar, pero éste era considerado como de navegación muy peligrosa.

La Gran Ruta que recorría el Norte de Africa fue utilizada desde los comienzos del dominio musulmán. A través de ella progresaron los ejércitos árabes en el Norte de Africa y llegaron a España (Ibn ‘Abd al-ʿAkam, “*Conquista de Africa del Norte y de España*”, 1966: 18 y ss). La Gran Ruta poseía una serie de puertos, desde los cuales se enlazaba con al-Andalus, como Argel y Orán, desde la cual las costas de al-Andalus se alcanzaban en un día y una noche (al-Maqdisi, “*Aḥsan...*”, 1950: 24-25). Estos enlaces eran utilizados con profusión por los comerciantes, pues al-Andalus contaba con una serie de especialidades únicas en su género:

éstas eran. algunos tipos de vestimentas, el ámbar y los esclavos.

La primera mención aparece en el siglo III H./IX d.C, cuando se habla del tráfico de ámbar andalusí y se encuentra que “*se hacen venir por el mar occidental los esclavos eslavos, griegos, francos y lombardos; los sirvientes griegos y andalusíes; las pieles de marta y otros tipos de pieles ... resina de stirax ... almáciga ... del fondo de este mar hasta las costas del país de los francos, se extrae ... el coral*”. (Ibn Jurdānī, “*Kitāb...*”, 1949: 15). La evidencia del tráfico marítimo es grande: siglos más tarde, se menciona que todos los abastecimientos y la totalidad del comercio pechínés dependen de Africa (al-ʿImyārī, “*Rawḥ...*”, I, 1963: 82). Se destaca la importancia de las rutas norteafricanas en el entramado comercial hispanomusulmán. Ni siquiera los conflictos entre Omeyas y Fatimíes durante el siglo IV H./X d.C lograron ahogar esta tendencia natural del comercio.

A través de estas rutas marítimas y terrestres, al-Andalus redistribuía principalmente oro y cautivos hacia Bizancio, tejidos hacia Egipto, Jurasán y otras partes (Ibn ʿAwqāl, “*Configuration...*”, I, 1964: 109). Algunos de estos tejidos debían ser producciones específicas, pues se teñían con plantas que sólo se encontraban en al-Andalus. Pero también se exportaba mercurio, hierro, plomo, lino y adúcar a todo el Mediterráneo. Los mantos elaborados en al-Andalus llegaban al Yemen, La Meca y otros lugares (Ibn ʿAwqāl, “*Configuration...*”, I, 1964: 113). Es de notar que las vestiduras de lino producidas en al-Andalus debían estar, en su integridad destinadas a la exportación, pues si creemos a Ibn al-Faqīh, “*los andalusíes no se visten con lino, debido a la dulzura del clima*” (Ibn al-Faqīh, “*Kitāb...*”, 1949: 53).

Ibn al Faqīh al-ʿAmḍānī, además, nos informa de que al-Andalus produce

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
algodón, aceite y lino (Ibn al-Faqih, “Kitāb...”, 1949: 53). Sabemos ya que estos productos se comerciaban en Siyilmāsa -merced a al-ʿImyār, como dijimos más arriba-.

Apoyando nuestra tesis, Roselló-Bordoy viene a opinar que la principal fuente de aprovisionamiento cerámico de las Baleares durante los siglos IV H/X d.C y V H/XI d.C son Ilbira y la Qal'a de los Banāmmūd (Roselló-Bordoy, 1995: 195). Ahora bien, Ilbira no era un puerto, y la Qal'a comenzó a edificarse en el último cuarto del siglo IV H / X d.C., como veremos en su momento. Ilbira/Granada, situada en el interior, estaba ligada a Pechina, su salida al mar. Además, la cerámica a cuerda seca total, quizá relacionada con la política de arabización, diligentemente seguida por los grandes puertos, es propia del siglo IV H/X d.C y abundante en Mallorca (Roselló Bordoy, 1995: 195), aunque Retuerce y Zozaya no son de la misma opinión (Retuerce-Zozaya, III CICMO, 1986:).

Castillo y Martínez consideran a Pechina como uno de los puntos de origen del curso en el litoral provenzal (Castillo y Martínez, 1996: 116). Es posible que esta actividad fuera muy importante en la ciudad hasta el momento de consolidarse el califato Omeya, momento a partir del cual empeoran las relaciones con los fīmīes en el norte de Africa y el Mediterráneo, hecho que favorece prioritariamente los intercambios comerciales con Provenza. Además, la cerámica de Bataiguer habría podido proceder de Pechina, a la cual se podrían atribuir paralelos formales con la de la Qal'a, pues el pecio está datado a mediados del siglo IV H/X d.C, y la Qal'a fue fundada, como hemos visto, a principios del siglo V H/XI d.C.

9).- Las zonas portuarias de Al-Andalus y sus recursos naturales.

Como resultado de la consolidación de las rutas descritas, maduró la posición de los puertos andalusíes, los cuales creo se pueden clasificar en tres fachadas marítimas, cuyo papel va a ser fundamental durante los siglos IV-V H/X-XI d.C., y que son las que siguen:

9.1).- El área atlántica, comprendida entre Lisboa y Mértola.

Estos puertos tuvieron una fuerte impronta militar, pero también se dedicaron a las actividades comerciales (recolección y exportación del ámbar, la pesca, la sal y los trabajos del metal). Orientados contra la amenaza normanda de los siglos III H/IX d.C y IV H/X d.C, algunos, como Alcázar de la Sal, fueron fundados por el califa Abd al-Rahman III; durante el siglo IV H./X d.C, también los utilizó Almanzor para una de sus campañas militares. Situados en estuarios protegidos por marismas tanto de piratas como de mareas (demasiado fuertes en el Atlántico para la rudimentaria tecnología naval de la época), a 2'6 millas del mar, poseían agua dulce y salinas. Alcázar de la Sal era, al parecer, el puerto más importante, protegido por la península del Sado, dedicado también a la recogida y comercialización del ámbar gris, y de la lana de mar (el biso de los pinnidos, aquel del cual se hizo mención en capítulos anteriores) ; la recogida del ámbar en las costas occidentales de la Península Ibérica se practicaba al menos desde el siglo I de Cristo, a juzgar por un testimonio de Plinio el Viejo, repetido hasta la saciedad en las crónicas musulmanas.(Plinio, XXXVII: 37):

“...según dice Theochrestus las tempestades oceánicas lo hacen llegar hasta los

9.2).- La zona entre Mértola y Algeciras.

Este sector, sin rechazar las necesarias industrias ligadas a lo marítimo, como el hierro y la madera, se dedicaba primordialmente al comercio del atún, la sardina y sus derivados, como la salazón, ya desde el siglo I de Cristo. La presencia de piletas de salazón romanas y pesas de red en cerámica, en un contexto islámico, sitas dentro del recinto de la desaparecida ciudad hispanomusulmana de Saltés, emplazada frente a Huelva, en la confluencia de los ríos Tinto y Odiel, (Bazzana y Badía, 1993: 7 y 35) nos indica la generalización de una industria ligada a la pesca del atún, la caballa y los diversos componentes de la familia de los escómbridos, sin descartar otros peces, una de las fuentes de riqueza con más continuidad a lo largo de los siglos en esta zona de España.

El puerto más importante sería el de Algeciras, aunque durante la época romana lo fue el de Cartagena, que fabricaba un apreciadísimo “*garum*” de caballa. Las menciones de Plinio a las especies de pescado que recorren las costas mediterráneas y atlánticas españolas son constantes : escombro o caballa, atún, dorada. (Plinio el Viejo, IX: 49 y 68). De hecho, la región del Estrecho adaptaba sus pulsos vitales a la pesca; la almadraba de primavera se iniciaba en la Mauritania Tingitana, la de otoño en la Bética. Este fenómeno fue motor de la creación de Baelo Claudia, por ejemplo.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

El puerto de Mértola constituye, en nuestra opinión, un punto de transición entre la primera y la segunda zonas. Es el almandarache natural del interior del Algarbe, situado a la vera del Guadiana, a cincuenta kms del Atlántico. Practicó los intercambios comerciales con el Norte de Africa desde la Antigüedad (Macías, 1996: 37 y ss), y, durante el siglo VI H/XII d.C., llegaría a desempeñar un importante papel.

Provistos de abundante madera, todos los puertos militares andalusíes disponían de su propia jurisdicción, poseyendo astilleros y fondeaderos secundarios, los cuales permitían acogerse a ellos en caso de necesidad (Ibn ʿayyūn, “*Muqtabis VII*”, 1967: 360 [18]).

9.3).- Algeciras-Tortosa.

Este sector podría dividirse entre los puertos que se encuentran en la fachada sur y sureste, hasta Cartagena, y en la levantina. Los primeros vivían principalmente del comercio de la madera (de pino marítimo, junípero, encinas y sabinas) de las zonas boscosas de Albarracín, la serranía de Cuenca, Sierra Nevada, de las construcciones navales y férricas a ellas ligadas, de las producciones agrarias de Levante y de determinados yacimientos de sal, marina o no.

El sector levantino se articuló en torno al puerto de Tortosa, ciudad ya conocida

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
sobradamente en época de Carlomagno (Eginardo, “*Vida del emperador Carlomagno*”, 1986: 15)

hasta principios del siglo V H. / XI d.C, y luego en torno a Valencia hasta el siglo VII H. / XIII d.C, extendiéndose hasta Cartagena, pero el sector andaluz se vertebró en torno a Pechina-Almería. Plinio el Viejo menciona la existencia de bosques de juníperos, semejantes al cedro y muy alabados por él debido a su pretendida imputrescibilidad, su flexibilidad y su resistencia, en el territorio de los Vacceos, que correspondería al territorio que rodeaba Palencia y Coca (Plinio, XVI: 19 en opinión de Ptolomeo (Mapa de Hispania de Ptolomeo, reproducido por Blázquez, 1977). Esta zona posee un subsector: los puertos de las Baleares, ligados a la costa levantina. Cabe resaltar que el Mediterráneo occidental, entre la costa sur de Francia y el levante español, era conocido como mar Baleárico en época de Carlomagno (Eginardo, “*Vida...*”, 1986: 15).

10).- LA LUCHA POR EL DOMINIO DE LAS RUTAS MARITIMAS DEL MEDITERRANEO ENTRE LOS SIGLOS III H./IX d.C Y V H./XI d.C. SU RELACION CON LA HEGEMONIA ECONOMICA Y EL CONTROL DE LAS RUTAS DEL ORO.

10.1).- Introducción.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Hasta este momento, hemos visto en que marco físico en el que se desarrolló el comercio marítimo andalusí, con que productos y medios se realizó y las rutas a través de las cuales discurría.

Ahora es necesario introducirse en las condiciones históricas que desde el siglo III H./IX d.C condicionaron su desarrollo. Dado que el alcance del comercio andalusí abarcaba todo el Mediterráneo, debemos proceder a una exposición global, dentro de la cual formará un capítulo preferente el delicado tapiz diplomático tejido entre omeyas, fatimíes y bizantinos durante el siglo IV H./X d.C.

De este conjunto de informaciones podremos obtener un conocimiento aproximado del modo a través del cual el comercio hispanomusulmán alcanzó una plaza preeminente en el Mediterráneo, a través del usufructo del oro africano y de la incardinación en algunas plazas geoestratégicas de importancia vital.

Esta posición se verá pronto lastrada, según parece, por varios factores cómo puedan ser la extrema confusión existente en el mundo musulmán entre la esfera de lo público y lo privado, por ejemplo: ¿cuál era la esfera de actuación del califa en el mundo comercial?, ¿hasta qué punto se mezclaron para la dinastía omeya su propia actividad comercial y la actividad pública?, ¿quién se benefició finalmente del desarrollo de la economía monetaria bimetálica durante el

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
siglo IV H./X d.C?. A estas y otras preguntas intentaremos responder, siquiera de forma aproximada, deduciéndolas a través de los hechos históricos y los escasos datos que ofrecen las fuentes. Finalmente, tendremos ocasión de comprobar como al-Andalus asumió un papel meramente redistributivo en la circulación del oro y determinadas materias primas, y cómo los recursos se drenaron hacia Bizancio y el continente europeo a través de Italia.

A fines del siglo IV H./X d.C, todo parece indicar que cristalizó una paradójica situación: mientras la dinastía omeya se agotaba en una larga lucha por el control de las rutas del oro, este mismo metal era reinvertido sin fruto en el Magrib y el sur de Europa, generando un crecimiento sin precedentes del gasto público y una inflación que los estados musulmanes -aún en vías de formación- se vieron incapaces de paliar, atrapados por sus propias contradicciones.

La situación, a nuestro entender, estalla a comienzos del siglo V H./XI d.C, generando la desintegración de los grandes estados del siglo IV H./X d.C (al-Andalus) y la profunda decadencia irreversible de otros (los fūṣṭāṭīyās, los ‘abbāsīyās), así como el surgimiento de nuevos y efímeros poderes territoriales (la dinastía zīrī) cuyo auge estuvo en relación con la interrupción de las grandes rutas tradicionales de circulación del oro y su desviación hacia territorios más septentrionales.

Los acontecimientos descritos transformarían por completo la faz del Mediterráneo, e incluso incidirían decisivamente en la decadencia del Mundo Musulmán, que, siempre falto de

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

materias primas, sin oro para comprarlas, se vería progresivamente reducido a un papel subsidiario en el tráfico mercantil. Sólo cuando los grandes imperios musulmanes que se formaron en ambos extremos del Mediterráneo durante el último tercio del siglo V H./XI d.C. (los almorávides, los siluquies) vuelvan a recuperar esas rutas, se formarán de nuevo grandes redes comerciales y el oro recuperará, siquiera momentáneamente, el papel que la plata, adaptada a una economía de marco más estrecho, había ocupado durante el siglo V H./XI d.C.

Esta es la tesis central de este capítulo, que se expondrá a través de dos aspectos: uno, el trasfondo económico de los acontecimientos políticos; otro, los cambios que se generan en un periodo de tiempo tan amplio.

10.2).- Ciclos en los que hemos dividido este periodo.

10.2.1).- Formación de dos grandes ciclos.

En conjunto, hemos dividido el periodo de tiempo estudiado en dos grandes ciclos, diferenciados por hechos concretos, los cuales hemos procurado emplazar entre fechas importantes por su significación global en los sucesos que pretendemos explicar en las páginas que siguen.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

10.2.1.1).-El primer ciclo: periodo comprendido entre el año 209 H./824 d.C y el 396 H./1006 d.C.

Este ciclo es de formación, equilibrio inestable y destrucción de un periodo de relaciones globales mediterráneas, como vamos a ver. A lo largo de casi dos siglos (III H./IX d.C - IV H./X d.C), el mundo mediterráneo sería gobernado por tres grandes poderes territoriales que han obtenido el acceso al oro africano y que por tanto controlan las rutas comerciales: los bizantinos, los omeyas y los ‘aglabíes, (posteriormente sustituidos por los fū*imíes). El desarrollo de sus relaciones lo hemos estructurado en las siguientes fases:

10.2.1.1.1).- Fase mediterránea de formación (209 H./824 d.C-296 H./909 d.C).

En este lapso de tiempo, todo parece apuntar que maduran las nuevas condiciones político comerciales que van a fructificar durante el siglo IV H./X d.C en el Mediterráneo. Se caracteriza por el progresivo auge naval andalusí y la entrada en competencia con los ‘aglabíes y después los fū*imíes. Sus hitos son la entrada de Creta en la esfera político-económica musulmana, a raíz de su conquista por los andalusíes (h. 209 H./824 d.C), la fundación de Murcia (210 H./825 d.C) por ‘Abd al-Ra+mūn II, que se traduce en la formación de un mercado económico interior relacionado con la costa y el comercio marítimo y la fundación de Pechina, en el siglo III H./IX d.C.

El predominio andalusí parece asentarse a raíz de la conquista total de Mallorca (294 H./906 d.C), suceso que coincide con la conquista de Sicilia por los ‘aglabíes (290 H./902 d.C),

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

suceso que sitúa a Ifr⊕qiyya dentro de las rutas italianas, la reconquista de Egipto por los ‘abb⊕sías (294 H/905 d.C), que intentan imponer sus intereses en Occidente a través de Oriente, y el triunfo de la dinastía f⊕*imí en Ifr⊕qiyya (296 H/909 d.C), como consecuencia directa del fracaso económico ‘aglabí e hito decisivo del cambio de siglo musulmán, pues durante el siglo IV H./X d.C la situación volverá a trocarse por completo.

10.2.1.1.2).- Fase mediterránea de estabilización (296 H/909 d.C - 354 H/965 d.C).

En nuestra opinión, esta fase se caracteriza por un delicadísimo e inestable equilibrio que desemboca en la formación de tres esferas de influencia (omeya, bizantina y f⊕*imí) y por el momentáneo triunfo de los designios fatimíes.

El eslabón más corroído de la cadena de poderes musulmanes que regían la cuenca suroeste del Mediterráneo a finales del siglo III H/IX d.C había llegado a ser el Emirato ‘Aglabí, pues a medida que el Emirato Omeya de Córdoba se restablecía de la situación de postración en que había yacido durante el último tercio del dicho siglo, merced al oro africano que comenzaba a fluir en mayor y mayor medida por las venas de su cuerpo, ese mismo metal precioso había comenzado a escasear peligrosamente en Ifr⊕qiyya, cuyas rutas comerciales quedarían atrapadas en un papel secundario; este fenómeno, de por sí bastante peligroso, amenazaba con estallar desde el momento en que la guerra de Sicilia se prolongaba en el tiempo, se encarnizaba y sus resultados económicos eran más y más dudosos, al menos a corto plazo. Los f⊕*imíes derramarían pues sin esfuerzo la copa colmada de problemas que constituía el Emirato ‘Aglabí, pero para dar viabilidad a su flamante imanato no tendrían más opción que

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

someterse a las directrices geoestratégicas ya señaladas por sus antecesores en Ifrīqiyya, pugnando por obtener un espacio vital tanto en el Africa occidental, por donde discurrían las rutas del oro, como en Oriente, de donde venían los diversos productos preciosos tan caros a la oligarquía musulmana de la época: habían de conquistar posiciones tanto en Occidente como en Oriente, en un sentido físico. La cerrada oposición omeya a las ambiciosas pretensiones fīḥīmīes generó una porfiada contienda que se mantuvo por espacio de casi cincuenta años y afectó a casi todos los aspectos de la vida mediterránea de la época, hasta que los fīḥīmīes, amenazados de aislamiento, como lo fueran en su tiempo los ‘aglabíes, hubieran de desplazar a Egipto su señorío.

Las etapas de este proceso son diversas: desde la conquista por ambas partes de posiciones en Africa del Norte, hasta el despliegue de una estrategia de guerra económica, pasando por momentos de precario equilibrio, señalados, por ejemplo, a través del establecimiento de un doble gobierno en Fez.

10.2.1.1.3).- Fase de maduración de los factores de crisis (350 H/961 d.C - 396 H/1006 d.C).

En nuestra opinión, esta fase se destaca por el declive de la potencia fīḥīmī en beneficio de los bizantinos y por el monopolio del oro africano por los omeyas. Posee varios hitos importantes, que son: la conquista de Creta (350 H/961 d.C) y Chipre por los bizantinos (354 H/965 d.C), el establecimiento de los fīḥīmīes en Egipto (362 H/973 d.C), y el levantamiento proomeya de Trípoli contra los fatimíes (395 H/1005 d.C) (Ibn Jaldān, “*Peuples et nations du monde*”, 1986, II: 424 y 438) cerrándose en el año 396 H/1006 d.C, año en el cual

llega a al-Andalus la última embajada bizantina (Ibn Bassām, “*ʿAjira fī maʿāsin aḥl al-Yazīra*”, 1981, IV, I, 1: 86).

En nuestra opinión¹, este periodo parece haberse iniciado durante la segunda mitad del siglo IV H/X d.C, cuando la coyuntura creada por la reconquista bizantina de Creta, Chipre y el norte de Siria otorga a los bizantinos el control del Mediterráneo oriental y las terminales de las rutas occidentales del oro. La situación se trocaría inevitablemente en preocupante para aquellos Estados musulmanes que no mantenían unas relaciones ordenadas con Bizancio, desde el momento en que las islas del Mediterráneo Oriental pasaron a poder de este Imperio, privando a los musulmanes no sólo del disfrute directo de una porción considerable de materias primas y productos manufacturados, sino también del usufructo de algunos enclaves comerciales de singular importancia estratégica y a medio plazo, del derrumbamiento de su fachada marítima en Oriente; de hecho, y como colofón de estas conquistas marítimas, las ciudades más importantes de Siria, terminales sensibles de las rutas comerciales orientales, cayeron en posesión de los bizantinos. La supremacía en Siria de éstos últimos se vio respaldada por:

1).- La conquista de Alepo, Antioquia y la fachada litoral libanesa. En Alepo, merced a una serie de disposiciones legales:

1.a).- cada habitante debía pagar una suma por su casa y su negocio,

1.b).- el emir de la ciudad –tributario de los bizantinos- se trocaba en el único receptor legitimado de todas cuantas mercancías entrasen en la villa, gozando del monopolio de su

¹ .- Aún a fuer de que el uso de esta expresión pueda resultar asaz reiterativo, e incluso pedante, nos vemos obligados a su empleo para recalcar nuestras propias disquisiciones y conclusiones; este mismo sentido tiene el uso repetido de potenciales.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

reventa en exclusiva a los habitantes, extendiendo en ocasiones este privilegio a su fabricación, como es el caso del jabón y del vinagre,

1.c).- los bizantinos sometieron a un impuesto, por ellos señalado y revisado –se supone que al alza- anualmente todos los comestibles. La situación, como bien dice Ibn ʿAwqal, estaba en manos de éstos últimos (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 174). El emperador de Bizancio había reconquistado además, como decíamos, la fachada litoral y las Marcas del Tauro y el Alto Iraq: Malaʿia, ʿAdaʿ, Marʿa, ʿAruniya, Alejandreta... (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 179). Las fuentes bizantinas de esta época mencionan el trato especial otorgado a los comerciantes sirios en Bizancio (Christides, 2001: 63), pero ello no debe extrañarnos, puesto que este territorio gravitaba ya en la esfera comercial del Imperio Bizantino, según parecen indicarnos los textos geográficos árabes.

2).- Las medidas tomadas arbitrariamente por los bizantinos, que cortaban a voluntad las rutas tradicionales del comercio sirio o realizaban incursiones esporádicas sobre ellas, obligando a los comerciantes a transitar por rutas escasamente preparadas y en poder de los beduinos (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 176),

3).- El litoral mediterráneo, hasta Trípoli del Líbano, Anafa, Jaffa y Ascalón, incluyendo Lataquía, había sido sometido a capitación por los bizantinos, los cuales habían establecido una cadena de imposiciones regulares sobre el dicho territorio (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 185-186).

4).- La destrucción sufrida por los campos durante la guerra, como sucedía en ʿOms, que también había pasado a poder de los bizantinos (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 173),

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

así como Antioquía, cuyo estado de postración era lamentable (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 177).

5).- Por la aniquilación física, pura y simple, de ciudades que, como Qinnasrin, habían sido arrasadas por el emperador de Bizancio (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 175), o que, como Balis, situada sobre la frontera de Iraq y con relaciones con Siria y Egipto, habían sido abandonadas debido a los conflictos entre los ʿAbdūnīs y los ijīdīs. Se puede ponderar tanto la densidad del comercio en la región como los efectos que tuvieron sobre él los acontecimientos acaecidos y aquí descritos si se considera que, tan sólo en esta ciudad, las repetidas exacciones de Saif al-Dawla Ibn ʿAmdūn alcanzaron la portentosa cifra de 1.000.000 de dinares, extorsionados a los comerciantes (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 177) .

6).- La pérdida de potencial demográfico: sólo en la ciudad de Barzuyah, una ciudad siria tomada por los bizantinos, éstos habían hecho 35.000 cautivos (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 176).

7).- Dado que los Estados musulmanes de Siria se hallaban, según nos es lícito colegir a tenor de estos datos, en franca decadencia, los gobernadores musulmanes, faltos de poder real, se habían colocado bajo la protección de los emires beduinos (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 176), los cuales sólo pensaban en cómo apoderarse de los bienes de los comerciantes (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 177). No es de extrañar que Ibn ʿAwqal escribiese que:

“En poco tiempo, la situación hará que desaparezcan los comerciantes y que las rutas seguidas por sus caravanas sean cortadas” (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 176).

La situación debió perjudicar al resto del Próximo Oriente, pues, entre otras muchas, la ciudad más importante de Siria sobre el Eufrates, Balis, había desaparecido, y con ella se habían hundido en el olvido los viejos caminos caravaneros que conducían a Siria y a Egipto (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 177).

Es lícito deducir que el Islam oriental debió padecer profundamente a causa de esta coyuntura. Los Estados musulmanes más importantes del Próximo Oriente, mediatizados por el poderío militar y político de Bizancio, perplejos ante la desintegración del tejido económico, comenzarían a debilitarse y a enfrentarse. Los ij*idíes, al parecer ansiosos por recuperar la bonanza monetaria, reclamaban Palestina –con sus puertos- para Egipto –una constante histórica motivada por causas geográficas y económicas- y comenzaron a vender los cargos de la Administración (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 169-170). Mientras tanto, los fatimíes, agobiados por la presión omeya y la pérdida del control directo sobre las rutas del oro y el comercio italiano, invadieron Egipto. En cuanto a los abasíes, su poder material ya sólo alcanzaba unas cuantas leguas en torno a Bagdad. La situación siria había alcanzado tal grado de descomposición que, mientras en los sendos años de 296 H/909 d.C y de 306 H/918 d.C, la contribución de esa provincia, una vez descontados los gastos militares y administrativos había alcanzado los 39.000.000 de dirhemes, en el momento en que escribe Ibn ʿAwqal, era imposible calcularlo, a causa del caos (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 186).

10.2.1.2).- El segundo periodo: años 396 H/1006 d.C al 406 H/1015 d.C.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

El segundo ciclo podría darse por iniciado, a nuestro juicio, durante la primera década del siglo V H./XI d.C) y se caracterizó por el hundimiento de los grandes imperios del siglo IV H./X d.C y el surgimiento de una serie de focos económicos regionales de mucha menor entidad política y económica, que no pueden reorganizar todo el espacio económico mediterráneo, sino sólo obtener la supremacía, siquiera local; cuando intentan superar su limitada escala, fracasan, como parece demostrarse a través de la expedición de Muḥammad en Cerdeña.

10.2.1.2.1).- Surgimiento de los nuevos poderes económicos (396 H/1006 d.C - 400 H/1009 d.C).

Podría ser que la economía andalusí hubiera llegado a un grave punto de deterioro cuando estalla la alfetna (400 H/1009 d.C). Este delicado aspecto de la cuestión lo trataremos en detalle más adelante. Coincidiendo cronológicamente con este suceso, en el territorio libio se inician nuevas rebeliones contra la política económica fatimí (402 H/1012 d.C), (Ibn Jaldūn, “*Peuples...*”, II, 1986: 438-439) que señalan el declive de esta dinastía. Bizancio no tardará en hundirse en la decadencia, debido en gran parte a la pérdida de sus tradicionales “*socios*” comerciales, pues el Mediterráneo se atomiza políticamente y se obstruyen las tradicionales rutas del oro africanas.

10.2.1.2.2).- Atomización de las relaciones económicas mediterráneas (400 H/1009 d.C - 406 H/1015 d.C).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

En nuestra opinión, esta fase se define por el progresivo declive económico de los omeyas, los fatimíes y los bizantinos en favor de los nuevos protagonistas: primeramente las taifas andalusíes y en mayor grado los z➤ríes, después los turcos y los normandos. La acumulación de capitales procedentes del Magrib y al-Andalus fomentará, durante la segunda mitad del siglo V H/XI d.C, la pujanza de las ciudades-estado comerciales italianas.

Esta etapa se inicia, a nuestro aviso, entre los años 399 H/1008 d.C-400 H/1009 d.C, señalándose por el inicio de la alfetna andalusí y por la presencia de una embajada tripolitana en al-Andalus (Viguera Molins., 1992: 160) y cerrándose durante el año 406 H/1015 d.C, cuando se rompen las relaciones fatimíes con Bizancio (Shaban., II, 1976: 229) y los z➤ríes. (Y acaso también con los taifas de al-Andalus, a causa de la invasión de Cerdeña).

Las secuelas de estos sucesos parecen haberse prolongado hasta mediados del siglo V H/XI d.C, entre los años 441 H/1049 d.C y 444 H/1052 d.C, cuando ya se manifiesta patentemente la regionalización y subordinación creciente (a los cristianos) de las relaciones económicas musulmanas; no se trata tan sólo del sistema de “*parias*”, instituido en la Península Ibérica en beneficio de los estados cristianos, sino que el derrumbamiento económico tiene lugar a escala mediterránea: durante el año 441 H/1049 d.C se hace jirones el lazo de unión religiosa y económica que unía a Ifr➤qiyya con Egipto provocando, por incitación de los imanes f◻➤imíes, la invasión de los hil◻líes en el primero de estos países (Ibn al-Ja➤b, “*Kit◻b a'm◻l al-a'l◻m*”, 1983: 53). Esta invasión produjo la destrucción del tejido económico y la depresión de los puertos ifr➤qíes, así como una alteración de los canales de flujo del oro

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

sudanes, que ya no afluiría a Sicilia y a Bizancio, sino a al-Andalus y al Mediterráneo Occidental, revirtiendo la situación en beneficio del imperio africano de los almorávides.

Probablemente, esta concatenación de acontecimientos incitó a los genoveses para apoderarse de Cerdeña durante el año 444 H/1052 d.C, despreciando el potencial beneficio aportado por la amistad de un Imperio Bizantino en franco declive, pues a mediados del siglo V H/XI d.C la isla aún seguía constituyendo legalmente una provincia bizantina. El general trastorno causado por la invasión hilálí en los canales del oro y la fragmentación política del Magrib Extremo, incapaz de garantizar el aflujo estable y regular de metales preciosos se traduce, desde mediados del siglo V H./XI d.C, en un rápido declinar de la potencia musulmana. La acumulación de capitales realizada en el siglo anterior permite a Pisa y Génova, unida a la necesidad de asegurarse un aporte estable de oro, atacar directamente los puertos musulmanes del Mediterráneo y alentar no sólo la expansión militar de los reinos cristianos, sino atentar también contra las propias bases del comercio musulmán. Así fue como Alfonso VI (1072 – 1109 d.C), rey de Castilla y de León que codiciaba el control de las costas peninsulares (Ibn al-Kardab^ʿs, “*Historia de al-Andalus*”, 1986 : [56]) pudo dirigirse contra Valencia con ayuda de genoveses y pisanos:

“... Alfonso (...) salió (...) a sitiar Valencia y asediarla, después que hubo escrito a [los habitantes de] Génova y Pisa que viniesen a él por mar; (...) ellos llegaron en unas cuatrocientas velas...” (Ibn al-Kardab^ʿs, “*Historia de al-Andalus*”, 1986: [56]).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Ahora, vamos a explicar detenidamente cada una de estos periodos y sus fases.

Primer periodo, primera fase:

11).-El contexto económico-político mediterráneo entre los años 209 H/824 d.C y 297 H/909 d.C. El siglo III H./IX d.C.

Hemos realizado el siguiente resumen introductorio utilizando los datos políticos y militares sobre Bizancio y el Islam, extraídos de diversas obras, cuyo núcleo es:

Diehl, Ch.: *“Histoire de l’Empire Byzantin”*, 1924

Vasiliev, A.A.: *“Historia del Imperio Bizantino”*, Dos tomos , 1946.

Roth, Karl: *“Historia del Imperio Bizantino”*. 1926

Macri, Christo M: *“Des byzantins et des etrangers dans Constantinople au Moyen Age”*. 1928

Arhweiler, H.: *“Byzance et la mer. La marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance au VIIIe –Xve siècles”*. 1966.

Christides, V: *“The conquest of Crete by the Arabs (ca. 824). A turning point in the struggle between Byzantium and Islam”*. 1984.

El resto de las obras consultadas se encuentra en la bibliografía. Todas ellas forman la base de las conclusiones cuya autoría asumimos en su integridad. Este resumen, por otra parte, es necesario para entender las condiciones generales que se van a observar en el periodo inmediatamente posterior.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
Esta etapa se distingue por :

1).- El apogeo y decadencia de la dinastía ‘abbāsid (170/301 H – 786 914 d.C).

El nādīr de la la dinastía ‘abbāsid se sitúa tradicionalmente bajo ‘Umar al-Raḥmān (170/194 H - 786/809 d.C), califa que, sin embargo, no logró controlar por completo las tendencias centrífugas de su territorio (Ronart, 1960: 4). La decadencia se precipitó en los umbrales del siglo IV H/X, cuando amplias zonas se desligan de la obediencia ‘abbāsid y se estabilizan bajo el mando de dinastías heterodoxas: Ifriqiyya, inficionada por la propaganda fātimī desde el año 275 H/889 d.C, el Yemen, sometido por los zaydīes (290 H/903 d.C), Tabaristán, estado bien asentado en el año 301 H/914 d.C y el movimiento Qārmata, que arraiga en Baḥrayn y Omán (279 H/893 d.C). Otros dinastas locales, aún manteniéndose dentro del sunnismo, fadigan el precio de su sometimiento a Bagdad, garronean en torno a los califas, y, finalmente, osan rechazar abiertamente la soberanía del califa ‘abbāsid; éste parece ser el caso de los Samānīes de Tranxosiana (260 H/874 d.C) (Ibn Jaldūn, “*Peuples et nations du Monde*”, II, 1986: 401-403). Finalmente, la sangre escapará a borbotones de la herida abierta en el cuerpo del sunnismo merced al descomunal y gravísimo tajo asestado por el establecimiento de la dinastía fātimī en Ifriqiyya (297 H/909 d.C), y el corazón del Islam quedará postrado y exánime, perdiendo la fuerza tan rápidamente como se escurre el agua de una carbona y sumiéndose en la decadencia.

2).- La reducción a un papel secundario del comercio bizantino en el Mediterráneo (207 H/822 d.C – 300 H/912 d.C).

Aunque las agresiones musulmanas contra las posesiones de Bizancio en el Mediterráneo Occidental se habían comenzado a prodigar preocupantemente entre los años 191-198 H/ 806 - 813 d.C (Sénac, 2001: 75) parece que el equilibrio, finalmente, no se rompió a favor de los musulmanes sino en el año 207 H/822 d.C, cuando se registra cierto número de desembarcos de talante decididamente hostil en las principales islas bizantinas del Mediterráneo. No se trata ya de meras algazúas, sino de expediciones perfectamente concertadas y planificadas, cuya meta parece ser el establecimiento permanente de musulmanes en territorio cristiano, como cuando Cerdeña fue atacada en el año 206 H/822 d.C (Ibn ‘Iṣṣāq, “*Al-Bayan al-Mugrib*”, II, 1998: 97). Algunas de estas expediciones fracasaron, como la mencionada de Cerdeña, pero en otras ocasiones gozaron de completo éxito y se trocaron en recias invasiones que desgajaron grandes ramas del tronco de Bizancio, causando la desarticulación de sus rutas marítimas y el hundimiento de su Hacienda: por ejemplo, Creta fue invadida en torno al año 209 H/824 d.C, y posteriormente conquistada (Christides, 1984, 85 y ss) y en el año 212 H/828 d.C, Ziyādat Allāh el ‘Aglabí “... *emprendió la conquista de Sicilia (...) inició la campaña con un contingente de árabes, beréberes y andalusíes...*” (Ibn ‘Iṣṣāq, “*Al-Bayan al-Mugrib*”, II, 1998: 103). Tanto Creta como Sicilia serían conquistadas por los musulmanes después de una larga, porfiada y sangrienta campaña que se prolongó durante años, y cuyo resultado fue la anulación del papel hegemónico del cual los bizantinos habían gozado durante siglos en el comercio mediterráneo. La terrible postración de Bizancio se pondrá en evidencia durante el año 291 H/904 d.C. En ese año el converso León de Trípoli conquistó Salónica, la saqueó y llevó a su población en cautiverio. Realmente, fue un negocio harto perdedero para el emperador bizantino, cuya débil respuesta no obtuvo cualesquier tipo de resultados positivos (Diehl, 1924: 97).

3).- El ascenso de al-Andalus como potencia comercial mediterránea (desde 209 H/824 d.C).

Al albur de una serie de afortunados sucesos, la dinastía omeya de Córdoba se alza con el predominio en el Mediterráneo Occidental. Este proceso, sin embargo, no parece a nuestro entender del todo casual, siendo más bien que, en nuestra opinión, la dinastía Omeya de Córdoba jugó un papel primordial en su gestación, pues su camino se encuentra marcado por una serie de jalones que se definen, primero, a través de la ordenación interior propiciada por el emir andalusí, con la fundación de nuevas ciudades y la puesta en producción de la riqueza de sus alfoces, como es el caso de Murcia, edificada durante el año 210 H/825-826 d.C (Gaspar Remiro, 1905: 68) y segundo, a través de la articulación de la posición exterior andalusí, por un lado en la ruta transahariana, cuando el nuevo señor de Sijilmāsa se alinea con las posiciones omeyas, durante el año 223 H/838 d.C (Ibn ‘Iḍrāq, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, II, 1998: 106), por el otro mediante expediciones punitivas a las islas inclinadas a la práctica de las empresas piráticas, como las Baleares, en el año 235 H/849 d.C (Ibn ‘Iḍrāq, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, II, 1998: 89). De esta manera, se prepara el terreno: puesta en producción, articulación del aflujo de oro y seguridad de las rutas navales. Esta línea constante y precisa de actuación se verá culminada mediante la fundación de factorías en la costa de Africa, cual es el caso de Tenes, durante el año 262 H/877 d.C, descrita por los cronistas en los siguientes y escuetos términos:

“... y en el año 77, fundaron el castillo de Tenes marineros andalusíes” (Ibn ‘Iḍrāq, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, 1998, II: 117)

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Estos designios parecen haber alcanzado su nadir cuando se confirma la infiltración andalusí en Provenza, Sicilia y Creta, a más de la conquista del archipiélago balear, durante el año 290 H/902-903 d.C (Campaner., 1888: 42).

11.1).- El Islam oriental y Bizancio entre mediados del siglo II H./VIII d.C y el siglo III H./IX d.C.

El primer califa ‘abbası, Abul-‘Abbas al-Saffar (133 H/750 d.C -137 H /754 d.C), se vio obligado a luchar contra la insurgencia religiosa e intentó unificar el régimen de impuestos califal, que difería según la tradición de cada territorio del imperio, creando serios agravios comparativos. Al-Mansur (137 H/754 d.C - 159 H/775 d.C) fracasó en su intento por establecer un sistema legal de contribuciones que tuviese en cuenta la fortuna personal de cada individuo, resultando más desfavorecidos los más pobres, pero contemporizo con los *+’es.

Pese a todo, la fuerza militar de al-Mansur parece haber sido asaz grande; también supo instituir una administración eficaz que mantuvo unificado al imperio, favoreciendo el comercio, por lo que no hubo grandes revueltas durante su reinado, apoyado por la oligarquía de los grandes comerciantes. Al-Ma+d+ (159 H/775 d.C - 169 H/785 d.C), intentó ampliar la base religiosa de su poder y realizó algunas reformas en este sentido, aunque pronto debió enfrentarse a los heterodoxos que no aceptaban su autoridad.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Introdujo nuevos impuestos y acrecentó los anteriores (Shaban, I, 1980: 39). A la par, estrechó el control de las costas del Mar Rojo y el Golfo Pérsico, lo que dio al Califato ‘abbāsī un papel privilegiado en el tráfico comercial internacional de la primera mitad del siglo III/IX, clave de la prosperidad de reinados posteriores. Fue sucedido por al-Hādī, (169 H/785 d.C) el cual sólo tuvo tiempo de sofocar algunas revueltas internas y pacificar las fronteras del Cáucaso.

En nuestra opinión, la rápida expansión del Islam impidió la normalización del régimen fiscal, diferenciado entre musulmanes y no musulmanes, poblaciones urbanas -y dentro de ésta varias subdivisiones- y poblaciones rurales, zonas conquistadas por capitulación y a viva fuerza... Al menos, así se deduce de la situación descrita por Shaban (Shaban, I, 1980: 32) No hubo ocasión para armonizar los intereses económicos de las provincias, razón por la cual la unidad se debía tan sólo a razones dinásticas, militares, administrativas y religiosas, todas ellas demasiado endebles para sobrevivir a un califa débil. Aprovechando determinados momentos de caos, algunas provincias excéntricas del Imperio se habían independizado *de facto* (al-Andalus bajo los omeyas en 139 H/756 d.C, el Magrib al-Aqsa bajo los Idrisíes en 172 H/788 d.C, y en 184 H/800 d.C Ifriqiya, Mauritania y Tripolitania bajo los ‘aglabíes)

Hārūn al-Rāshīd (170 H/786 d.C - 194 H/809 d.C) personifica el apogeo del imperio ‘abbāsī, enriquecido por el comercio del Océano Indico; arrancó el reconocimiento legal de su soberanía a los ‘aglabíes, obtuvo un precario entendimiento con los ‘Abbāsīes y los jarijīes y reorganizó la frontera con los bizantinos. La familia de los Barmakíes le garantizó entradas

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

impositivas regulares y considerables en el Tesoro, pero no hizo nada por resolver las desigualdades en el régimen contributivo y utilizaron todos los medios posibles para enriquecerse a sí mismos y a la familia 'abbāsid. Finalmente fueron todos exterminados por el califa (188 H/803 d.C), por razones no del todo claras, pero que tienen que ver con el descontento causado por sus abusos contributivos (Shaban, I, 1980: 51).

Hārūn al-Rašīd dividió el imperio en dos partes que se diferenciaban netamente : uno de sus hijos, de madre árabe, al-Amīn (194 H/809 d.C-198 H/813 d.C), obtuvo la parte occidental, y otro, al-Ma'mūn (198 H/813 d.C-218 H /833d.C) de madre persa, la parte oriental. La subsiguiente guerra civil puso de manifiesto todas las contradicciones del imperio 'abbāsid y se saldó con la muerte de al-Amīn. Al-Ma'mūn intentó atraerse a los chíes, designando a su imán como heredero legítimo y, probablemente, asesinándolo luego (203 H/818 d.C). Buscó ampliar el apoyo religioso a su trono mediante una serie de medidas que incluían el respaldo oficial de la doctrina mu'tazili, enfrentándose por este motivo a los sunnīs, razón que le obligó a instituir un tribunal religioso que juzgara toda desviación del dogma oficial (Ronart, 1960: 344). Este acontecimiento constituirá el germen de nuevas divisiones en el seno del Califato 'Abbāsid, al reiniciar las persecuciones por cuestiones religiosas.

En guerra con los bizantinos, se opuso a que ambos imperios comerciaran libremente, como venían haciéndolo a través de las montañas del Tauro (217 H/832 d.C) (Shaban, I, 1980: 53 y ss) por lo que los bizantinos debieron enfrentarse a una angustiosa situación, amenazadas sus vías de comercio en el Egeo por los cretenses y bloqueadas en el Tauro por los 'abbāsīs.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Al-Mu'tasim (218 H/833 d.C - 228 H/842 d.C) se sometió a la presión de los militares turcos -que habían comenzado a infiltrarse en el Imperio- y se alejó de Bagdad, instalándose en la nueva capital palatina de Samarra, bastante lejos al norte de la primera. Durante su califato se registra el auge del comercio con Africa, Extremo Oriente y las riberas del Mediterráneo, a raíz de los fracasados conatos de penetración militar bizantina en Siria, reiniciados en el año 223 – 224 H/837 d.C, los cuales se saldaron con un fracaso. (Ronart, 1960: 404).

Los sucesivos califatos de al-Wāḥidī (228 H/842 d.C - 233 H/847 d.C), al-Mutawakkil (233 H/847 d.C - 247 H/861 d.C), al-Muntasir (248 H/861 d.C-249 H/862 d.C), al-Musta'in (249 H/862 d.C-251 H/865 d.C). al-Mu'tazz (252 H/866 d.C - 256 H/869 d.C) y al-Muhtadī (256 H/869 d.C) se caracterizan por una rápida pérdida de la autoridad califal en beneficio de la guardia turca y el surgimiento de algunas dinastías autónomas que se añadieron a las ya existentes, como la de los Zuhīrīes de Jurasán (221 H/821 d.C-260 H/873 d.C). Samarra siguió siendo la capital entre los años 222 H/836 d.C y 279 H/892 d.C. No obstante el desorden político, la economía y el comercio seguían en buen estado, pues a la muerte de Al-Mutawakkil la fortuna del tesoro ascendía a 4 millones de dinares y 7 millones de dirhemes (Shaban, II, 1980: 93).

En cuanto a Bizancio, durante el siglo II H./VIII d.C se estabilizó y repelió los ataques islámicos, pero sufrió las consecuencias de la querrela iconoclasta. Nicéforo I (802 - 811 d.C)

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

fue un emperador enérgico, que aplicó una política fiscal beneficiosa para el Tesoro, consistente en cortar la evasión de impuestos a través de las donaciones a la Iglesia, limitó las prerrogativas de ésta y exigió a los magnates las contribuciones que habían evadido sistemáticamente en reinados anteriores.

Llevó a cabo una política benévola respecto a los heterodoxos, lo que le atrajo las iras del clero, e intentó imponer una legislación beneficiosa para los humildes, incluyendo el establecimiento de soldados-campesinos en Asia Menor. Se enfrentó a una sublevación de los magnates y la Iglesia (803 d.C) y los 'abbasíes triunfaron sobre Bizancio en las fronteras del Tauro. El reinado de León V (813- 820 d. C) se caracteriza por su tendencia iconoclasta y el fin de las dificultades en la frontera del Danubio Europa. Por primera vez, además, el emperador bizantino volvió a rechazar las incursiones árabes (*Skillitizes Matritensis*, I, 1965: 53).

Miguel II el Amorreo (820-829 d.C) hubo de enfrentarse a la rebelión del antiemperador Tomás de Gaziura, el cual, apoyado por la población de Asia Menor (Vasiliev, I, 1946: 341) -a causa posiblemente de las victorias obtenidas sobre los 'abbasíes-, se coronó en Antioquía (821 d.C) con (*Skillitizes Matritensis*, I, 1965: 63).

Es factible que esta circunstancia favoreciese el declive de la presencia bizantina en el Mediterráneo y la decadencia de su comercio, porque a partir de ese momento, se incrementan espectacularmente las incursiones musulmanas contra las islas bizantinas. Primero, fue una

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

algazúa musulmana contra la isla de Cerdeña, durante el año 206 H/822 d.C, expedición que fue dirigida por el súbdito ‘aglabí Muḥammad Ibn ‘Abd-Allāh al-Tamīmī (Ibn ‘Aṭr, “*Al-Bayḥān al-Mugrib*”, II, 1998: 97). Probablemente, la misión encomendada a este dignatario militar ‘aglabí consistía también en ponderar la importancia económica de la isla en comparación con otras posesiones bizantinas del Mediterráneo Occidental acerca de las cuales la dinastía de Ifriqiya había trazado sus propios designios, porque un puñado de años después, en el año 212 H/828 d.C., Ziyādat Ibn Allāh al-‘aglabí desembarcó en Sicilia y principió la conquista de esta gran isla (Ibn ‘Aṭr, “*Al-Bayḥān al-Mugrib*”, II, 1998: 103), más rica en recursos que Cerdeña y cuya posición era más halagüeña tanto por lo que toca a las perspectivas comerciales como por su proximidad a Ifriqiya, de donde partirían los efectivos destinados a la guerra.

Así pues, aunque Miguel II logró derrotar a Tomás (822 d.C) hubo de enfrentarse a una algazúa marítima dirigida a Cerdeña y a dos invasiones terráneas y navales organizadas en toda regla, la de Creta (208 H/824 d.C) (Christides, 1984: 85 y ss) y la de Sicilia (212 H/827 d.C). Estos brutales cortes asestados al cuerpo del Imperio Bizantino le sumieron en la impotencia y le relegaron a un lugar secundario en el olimpo de las potencias hasta que las heridas pudieran sellarse en condiciones, pero hasta que llegase ese momento, los bizantinos carecerían de iniciativa en el Mediterráneo.

Su hijo Teófilo (829-842 d.C) captó que la balanza de poder se había inclinado en favor del Islam, e inició una política de repoblación de Asia Menor, encajando al mismo tiempo una

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

serie de desastres militares, algunos a manos de los ‘abbāsīs y otros debidos a los ‘aglabīs, que realizaban progresos en Sicilia. Para hacer frente a los estragos de los musulmanes cretenses, envió una embajada a ‘Abd al-Raḥmān II, emir de Córdoba, la cual fracasó en sus objetivos (*Yadwān al-Muqtabis*, trad. de Levi-Provençal en Bizantino, XII, 1937).

La recuperación progresiva de Bizancio habría de ser apoyada por una serie de inesperados y afortunados golpes de fortuna propiciados por la competencia entre las dinastías musulmanas de Occidente, ávidas por controlar el comercio mediterráneo: así fue como durante el año 244 H/859 d.C, al-‘Abbās, emir ‘aglabí de Sicilia, navegó hasta la isla de Creta con una flota. Aunque la algazúa subsiguiente tuvo un momentáneo éxito, la respuesta fue rápida: los musulmanes fueron derrotados, y el propio hermano de al-‘Abbās perdió 20 barcos. (Ibn ‘Asfār, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, II, 1998: 113). Este acontecimiento parece demostrar pues, dos hechos:

- 1).- los ‘aglabīs intentan asegurarse el control del Mediterráneo mediante la conquista de Creta, expulsando tanto a los andalusīs, que ya habían iniciado la conquista de Creta en esas fechas, como a los bizantinos.
- 2).- La isla no había sido aún enteramente conquistada por los andalusīs cuando tuvo lugar esa expedición, pues los emperadores bizantinos ofrecieron una tenaz resistencia, enviando ya bajo Miguel II, expediciones que reconquistaran la isla, aunque sin éxito (*Skillitizes Matritensis*, I, 1965: 69). Estos hechos serán estudiados detenidamente en el capítulo correspondiente. Lo cierto, de momento, es que ya se había perfilado netamente la competencia establecida entre andalusīs e ifriqīs por el control de las rutas mediterráneas y que las diferencias establecidas y

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

crecientes ayudarían a medio plazo a los bizantinos, al darles tiempo para restablecerse y contraatacar.

Durante la minoría de su sucesor Miguel III (842-867 d.C) sus tutores zanjaron la querrela iconoclasta, en el año 843 d.C, declarándose a favor de las imágenes. En el aspecto internacional, la situación era desastrosa: Abū-l-‘Abbās Muḥammad I al-‘Aglabī (227 H/841 d.C -242 H/856 d.C) redujo la zona de soberanía bizantina en Sicilia a una pequeña zona al oriente de la isla, mientras en Siria la persecución de los paulicianos, una rama de la iglesia sirio-jacobita (Dick, 1965: 92) despoblaba la frontera con el Islam y proporcionaba un nuevo enemigo al Imperio, que se sumía en querrelas teológico-políticas y se aislaba exteriormente al separarse de la obediencia espiritual de Roma y generar un cisma (867 d.C).

Basilio I (867 - 886 d.C) quiso restablecer la preponderancia del imperio Bizantino. Fracasó en su intento por restaurar la situación de los pequeños propietarios de Asia Menor, dividida en grandes latifundios, y comprendió que de la restauración del comercio con Occidente dependía la prosperidad de su trono; pero los problemas orientales le impidieron llevar a cabo una política continuada en Occidente.

La situación de las posesiones bizantinas en la Península Itálica durante el reinado de Miguel III, su sucesor, era abiertamente catastrófica: Venecia se había sacudido el yugo bizantino; sólo Calabria, devastada por las tropas ‘aglabíes durante el reinado de Miguel II

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

(*Skillitzes Matritensis*, I, 1965: 71) y Longobardia seguían obedeciendo al emperador (Vasiliev, I, 1946: 347) mientras que en Sicilia habían sido tomadas por las huestes ‘aglabíes las ciudades de Palermo, Catania y Santa Severina (239 H/854 d.C) (Ibn ‘Iḥrāq, “*Al-Bayḥān al-Mugrib*”, II, 1998: 111). En el propio territorio continental, los sarracenos andalusíes y norteafricanos se habían apoderado de Bari en 226 H/840 d.C y se habían establecido en el Adriático (Cattaro y Budua), e incluso en el año 252 H/866 d.C. se establecieron bajo lona para iniciar el sitio de Ragusa (Roth, 1928: 78).

Bizancio reaccionó expulsando del Adriático a los musulmanes, pero éstos últimos aprovecharon la caótica situación del sur de Italia para invadirla, y en el año 257 H/870 d.C tomaron la estratégica isla de Malta, (Roth, 1928: 70) llave de las rutas del Mediterráneo, asegurando el paso entre Ifrīqiyya y Sicilia.

Parece pues que, a mediados del siglo III H/IX d.C, la iniciativa ha pasado a manos de los musulmanes: los bizantinos han perdido el control de las vías comerciales mediterráneas, e incluso la ruta entre Italia, Grecia y Constantinopla, que sólo podía asegurarse mediante el control de Creta y Chipre, está en peligro. Los bizantinos no cesaron en su empeño por recuperar el control del Egeo y comenzaron a multiplicar los ataques contra los musulmanes en “*las islas sarracenas*”, recurriendo al empleo de tropas mercenarias (*Skillitzes Matritensis*, I, 1965: 71). Este es el contexto en que el almirante Nicetas Orifas logró derrotar a una escuadra cretense que depredaba el Egeo, pero fracasó en su intento por tomar esta isla o Chipre. No obstante, una flota bizantina asaltó Damietta en el año 239 H/853 d.C (Maier, 1982: 173), una

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

gran ciudad comercial del delta del Nilo. El patricio Gregorio logró expulsar a los sarracenos de Bari (263 H/876 d.C) (Roth, 1928: 76) y el comercio adriático volvió a estar en manos de Bizancio.

Probablemente Basilio I albergaba la intención de erradicar a los musulmanes de la Península Italiana y el Adriático, recuperando para el Imperio las provincias de Sicilia y Dalmacia, prácticamente perdidas en época de Miguel II (*Skillitzes Matritensis*, I, 1965: 71) y por ello envió en ese momento una escuadra en apoyo del Papa Juan VIII. Su idea consistiría recuperar el control de Italia a través de la protección impuesta al Papado, pero fracasaría en parte al tener que destinar los elementos reunidos a un fin más urgente, pues los ‘aglabíes se apoderaron de Siracusa en el año 265 H./878 d.C y de Taormina en el año 290 H/902 d.C, ocupando toda Sicilia y llevando la lucha a la Península Itálica, concretamente a Calabria, defendida por Miguel Caracto (Maier, 1982: 185).

El emperador León VI (886-912 d.C) fracasó en sus campañas sicilianas e italianas y no pudo enderezar el nombre bizantino. Tal era la postración económico-militar del imperio bizantino, que no sería capaz de impedir el saqueo de Tesalónica, la segunda plaza militar y comercial de Bizancio, por el renegado León (292 H/904 d.C) (Roth, 1928: 72).

Momentáneamente, pareció que la situación de abatimiento bizantina brindaría a los ‘abbāsíes el control del comercio en el Egeo, pues además los bizantinos padecieron graves

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

reveses frente a los búlgaros, que se establecieron en el Adriático y les cerraron el acceso a las minas de plata centroeuropeas. El reinado de Alejandro (912-913 d.C) fue tan desastroso como el precedente, y la recuperación sólo se produciría durante el siglo IV H/X d.C, en el reinado de Constantino VII (913-959 d.C), que se enfrentó al hundimiento del comercio bizantino en el Mediterráneo con energía y éxito.

11.2.1).- Ruptura del equilibrio entre Bizancio y el Islam hacia el año 209 H/824 d.C.

11.2.1.1).- Los primeros conatos de demostración militar ‘aglabí para obtener el predominio económico-militar en el Mediterráneo.

A nuestro parecer, el pulso sostenido entre Bizancio y los musulmanes, que alcanzó su nádir a mediados del siglo III H/IX d.C, hundía sus raíces en estratos muy antiguos. Comenzó durante el año 15 H/636 d.C, después de la batalla del río Yarmuk, cuando Palestina y Siria, con todos sus puertos, quedaron en manos musulmanas. El proceso se agravó después de la conquista árabe de Egipto, que tiene lugar entre los años 18 H/639 d.C - 22 H/642 d.C, y ya en el año 26 H/646 d.C aparece la primera flota musulmana en el Mediterráneo (Burlot, 1982: 28).

Bizancio pasó a basar su defensa del Mar Egeo en Creta, Chipre y Salónica. Pero en el año 69 H/688 d.C., probablemente aprovechándose de la división de los bizantinos (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 198) Chipre fue conquistada por los árabes. Aunque la

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
soberanía legal siguió siendo bizantina, la isla fue sometida económica, social y políticamente por los musulmanes (Christides, 1984: 169), pues:

"Chipre (...) estaba dividida en dos zonas, una para los bizantinos y otra para los musulmanes. Estos últimos nombraban un gobernador militar y un juez civil, tenían libertad de acción sobre los cristianos que vivían en su jurisdicción...". (Ibn ʿAwqal, "Configuration...", I, 1964: 198).

En virtud de este estatuto jurídico, Chipre pagaba impuestos al califa, aceptaba las disposiciones legales califales pertinentes y abría sus puertos a los comerciantes musulmanes (Christides 1984: 170 y 171), gozando a cambio de un escaso margen de autonomía interna.

La pérdida de Chipre debió debilitar fuertemente la posición bizantina, porque, dejando al margen la desventajosa posición geoestratégica en que sumía a Asia Menor -la isla estaba situada a dos días de navegación de la costa sur de Anatolia y su pérdida dejaba el vientre del Imperio descubierto a la aguzada punta de las armadas islámicas- producía en abundancia diversas materias primas y manufacturas muy valiosas, tales que la almáciga y la resina, la seda y el lino, el trigo y la cebada y toda clase de cereales (Ibn ʿAwqal, "Configuration...", I, 1964,: 199). No obstante, la conservación de Creta en manos de Bizancio hasta comienzos del siglo III H/IX d.C paliaba la asfixia económica a la cual los musulmanes estaban sometiendo el comercio bizantino desde sus flamantes posesiones.

La situación de precario equilibrio se rompería, según es factible, hacia el año 205-206 H/820 d.C, cuando los andalusíes y los ‘aglabíes se infiltraron en el Mediterráneo central y oriental. La intervención islámica en Creta tiene lugar a raíz de la guerra civil en el Imperio bizantino, entre el emperador Miguel II (820-829 d.C) y el patricio Tomás de Gaziura, o el Eslavo (823 d.C). Tomás perjudicó irreversiblemente los intereses bizantinos durante un siglo al prometer entregar algunos distritos del Cáucaso y Asia Menor (Vasiliev, II, 1946: 341) al califa ‘abbāsī al-Ma'mūn (198 H/813 d.C-218 H/833 d.C). Estas provincias eran la clave de las rutas comerciales entre el Imperio Bizantino y el mundo musulmán. La caída de estos territorios en manos musulmanas amenazaría la misma existencia de Bizancio.

Por si no fuera suficientemente grave la pérdida económica en las fronteras orientales, también las rutas marítimas mediterráneas escaparon al control del Estado Bizantino. La flota del mar Egeo secundó masivamente al rebelde, abandonando sus bases y transportando el ejército alzado al continente asiático (Vasiliev, II, 1946: 342), dejando desprotegida a Creta y las islas del Egeo, en las cuales no quedaban tropas aptas para enfrentarse a los navíos andalusíes (*Skillitzes Matritensis*, I, 1965: 69). Estas islas, pese a su falta de protección, constituían la clave marítima de las rutas de Asia Menor, Egipto e Italia y un golpe en ellas equivaldría a una cuchillada profunda en el vientre del Imperio Bizantino.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Afortunadamente para los intereses bizantinos, los temas de Opsicio y Armenia, que salvaguardaban el paso de los Dardanelos y la frontera noreste de Asia Menor y que vieron comprometida la ruta del Cáucaso, de la cual dependía su prosperidad, por la infiltración islámica, se decantaron por la facción lealista y siguieron fieles a Miguel II, quien había tenido la precaución de investir como gobernadores de ambas provincias a dos fieles amigos. En cambio, las provincias anatólica, cibiriótica y seleúcida, que al parecer mantenían firmes y prósperos contactos con Antioquía y Chipre, sometidas a los ‘abbāsīs, se unieron a la sublevación, que protegía sus relaciones comerciales con los árabes.

11.2.1).- Intervención ‘aglabí en las islas del Mediterráneo. Conquista de Creta por los andalusíes.

11.2.1.1).- Los primeros intentos ‘aglabíes para obtener el predominio económico-militar en el Mediterráneo: incursiones en Cerdeña, Sicilia y Creta.

Entre las dinastías musulmanas de Occidente, los primeros en apercibirse de la importancia económica de las islas bizantinas son los ‘aglabíes, que intervinieron militarmente en estos territorios. Esto es lógico si tenemos en cuenta el pronto contacto de los ‘aglabíes con los idrīsīs y la ruta del oro transahariana, la situación central del emirato ‘aglabí dentro de las rutas comerciales del Mediterráneo y su tendencia a apoderarse de ellas en régimen de monopolio, evitando los intermediarios.

Durante el emirato de Ziyād al-Aḥḥ Ibn. Ibrāhīm Ibn al-ʿAglab b. Salim (201 H/817 d.C - 223 H./838 d.C), podría ser que los ʿaglabíes ya hubieran consolidado su contacto con el oro sahariano, pues el enviado del califa ʿabbāsī al-Maʿmūn fue despedido por la corte ʿaglābī con una recompensa de 1000 dinares idrīsīs (Ibn al-Jaʿīb, "Kitāb Aʿmāl al-Aʿlām", 1983: [17]). Todo indica que este usufructo de metal áureo fue casi total, al punto de que las primeras piezas de oro que circulan con relativa fluidez y que conozcamos en al-Andalus son de origen ʿaglābī y datan de fines del siglo III H/IX d.C (Cantó, 2001: 419).

Este flujo permanente del precioso metal hacia Ifrīqiyya, que se consolidaría con anterioridad a que la dinastía omeya gozase de un contacto directo y estable con la ruta africana del oro, permitiría a los ʿaglabíes, en nuestra opinión, consolidar su dinastía e iniciar la expansión marítima en el año 206 H/822 d.C, cuando atacaron la isla de Cerdeña, aparentemente sin resultados (Ibn ʿIḥrāq, "Al-Bayān al-Mugrib", II, 1998: 97). Es probable que esta agresión, cuyos resultados no fueron duraderos, otorgase no obstante a los ʿaglabíes un mayor conocimiento de las rutas marítimas mediterráneas y les permitiese sondear la intensidad y los principales vectores del comercio naval mediterráneo.

Antes de que los ʿaglabíes centrasen su atención sobre Sicilia, esta isla había sufrido tres incursiones musulmanas. Una, en el año 34 H/654-655 d.C, otra en el 109 H/727 d.C y otra en el 122 H./739 d.C (Ibn al-Jaʿīb, "Kitāb Aʿmāl al-Aʿlām", 1983: [108-109]). Sin embargo, el

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

primer intento de establecimiento permanente musulmán en esta isla fue llevado a cabo por los ‘aglabíes, quienes contaban, a más de los recursos económicos provenientes del oro sahariano, con una facción favorable en la isla, capitaneada por el oficial bizantino rebelde Eufemio, el cual se había puesto bajo el patrocinio de los ‘aglabíes en Africa (*Skillitzes Matritensis*, I, 1965: 71). Por esa razón algunas crónicas musulmanas dicen que los sicilianos y los ‘aglabíes eran aliados antes de la invasión (Ibn al-Ja‘īb, “*Kitāb A‘māl al-A‘lām*”, 1983: [101]). No resulta muy prudente, sino que más bien podría ser pecar de ligereza, a nuestro parecer, el achacar el acometimiento de tal empresa -cuyas dimensiones y perspectivas eran ciertamente descomunales para las fuerzas ‘aglabíes, enfrentadas en solitario a un poder de tanta fuerza, empaque y poderío como el bizantino de estos siglos- al irrelevante y pasajero deseo de aquietar y dar quehacer a un patriciado bullicioso, levantisco e insolente (Bariani, 2001: 69) el cual siempre mantuvo una actitud cuando menos altanera contra los ‘aglabíes, incluso una vez emprendida la conquista de Sicilia.

Sea como fuere, en el año 212 H/827-828 d.C Ziyād Ibn Allāh desembarcó en Sicilia (Ibn ‘A‘īn, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, II, 1998: 103), cuyo territorio era atravesado por las rutas comerciales más utilizadas del Mediterráneo. Desde un principio, tuvo a sus órdenes un importante contingente andalusí, pues en el año 215 H./831-832 d.C, una expedición “*privada*” procedente de Tortosa, que se dirigía al país de los Rumíes, se vio obligada a atracar en *Trápani*, debido a los vientos contrarios. Su jefe era un bereber Ⓢawwara, llamado Fargalus. Poco después, arribó al mismo puerto Sulaymān b. ‘Afiya con algunos navíos. Este tal quizá era lugarteniente del primero. El contingente andalusí participó en el ataque contra la ciudad siciliana y algunos de sus efectivos se quedarían en Sicilia (Talbi., 1966: 431-433). Las fuentes

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

parecen indicar que el contingente andalusí incrementaría su influencia en el desarrollo de las operaciones y que su actuación llegaría a ser preponderante en algunas fases de la campaña, como durante el año 220 H/835 d.C (Ibn 'Iḥrāq, “*Al-Bayḥān al-Mugrib*”, II, 1998: 105).

A nuestro juicio, podría haber sucedido que la conquista de Sicilia hubiera exigido un esfuerzo creciente a los 'aglabíes, pues la dura contienda por el control de la isla les habría sumido poco a poco en una lucha despiadada, larga, difícil y fatigosa con el Imperio Bizantino... Pero, sobre todo, esta campaña habría representado una continua sangría para las arcas de la dinastía 'aglabí, empeñada en un esfuerzo harto exigente, pero ya ineludible e inevitable, puesto que a través de Sicilia circulaba sin duda un gran caudal comercial en el cual el oro norteafricano alcanzó un cumplido uso y tan sólo la posesión indiscutida de la isla podía otorgar la preeminencia comercial en el Mediterráneo Central, consagrando el papel de intermediarios de los áglabíes. El hecho de que los fḥimíes no sólo se conformasen a mantener esta costosa campaña, sino que además extendiesen sus afanes y desvelos a la conquista del sur de Italia parece confirmar nuestras sospechas. Pero lo cierto es que lo dilatado de los objetivos y su misma naturaleza, en exceso desmedida, acentuarían el papel de transmisor de Ifrḥqiyya del oro africano a Italia y a las nacientes repúblicas italianas, obteniendo a cambio tan sólo algunas ventajas materiales de desigual valor, como los cargamentos de madera obtenidos en Sicilia, las cuales, sin embargo y dada la pobreza de riquezas naturales estratégicas (en la época) de Ifrḥqiyya, resultarían indispensables para los fḥimíes tanto como para otros dinastas musulmanes de ese siglo. En resumen, era una campaña económicamente inevitable pero terriblemente costosa y que aparejaba un tremendo desgaste político, comercial, humano y militar.

Es probable que para los ‘aglabíes, la expansión militar a otras islas del Mediterráneo no representara ya un mero esfuerzo económico, sino sobre todo, una necesidad estratégica. El costo de la campaña sólo podría compensarse con el control de las rutas económicas marítimas y terrestres del territorio conquistado, para recuperar mediante el comercio las sumas redistribuidas en la guerra. Pero ese objetivo implicaría el apoderarse de las bases económicas más importantes y por tanto someterse a la dinámica de la expansión imperial. La única dinámica económica posible se cifraba en una expansión continua en dirección al Mediterráneo central y al Próximo Oriente, sobre cuyas islas pivotaban los ejes del comercio mediterráneo. El objetivo, como vemos, incrementaba sus límites a medida que se hacían evidentes los imperativos económicos. En consecuencia, la expansión ‘aglabí en el Mediterráneo, se inició en dos frentes: el primero de ellos fue Sicilia, pero el otro fue Creta, isla en la cual, y a despecho de los esfuerzos desplegados por los andalusíes, o quizá aprovechando arteramente la condición de *guerra santa* de esta ardua campaña, también fueron encaminados los afanes conquistadores ‘aglabíes, por mano del emir de Sicilia, quien desembarcó en un punto indeterminado de las costas cretenses durante el año 244 H/859 d.C (Ibn ‘Iṣṣāq, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, II, 1998: 113). Esta última expedición fue batida en toda la línea:

"En el año 244 (859 d.C), al-'Abbās, emir de Sicilia, se dirigió hacia la isla de Creta con barcos y la atacó. Mató a bastantes habitantes y cautivó a muchos otros. Después, los musulmanes fueron derrotados y su hermano perdió veinte buques".

Esta cita parece significar, por un lado, que los bizantinos aún retenían una parte de la isla en esa fecha, y por el otro, que los 'aglabíes no tuvieron en cuenta que la conquista de la isla ya había sido iniciada por un contingente andalusí, pues es prácticamente irrefutable que ambos ejércitos musulmanes no actuaban de mutuo consuno, dada la ausencia de datos que confirmen ya sea una cierta línea de contactos regulares, ya sea la existencia de coordinación.

Talbi apunta que quizá no fuera fortuita la simultaneidad de los ataques contra Creta y Sicilia (Talbi, 1966: 418); nosotros avanzamos un paso más en este extremo y afirmamos que no lo fue, pero no porque se hubiera planeado un desembarco combinado en ambas islas cuya única meta fuera obtener botín, sino porque la agresión 'aglabí tenía por finalidad evitar que los andalusíes se apoderasen por completo de Creta y desbaratasen los intentos 'aglabíes de forjar en su beneficio un círculo cerrado económico que abarcase Sicilia, Creta, el Magrib Oriental e Ifrīqiyya. Es más que probable que la expedición africana hubiese acariciado la idea de crear un asentamiento permanente en Creta, pero si ésta era la idea, desde luego se fue al traste debido al resultado final de la expedición, la cual se zanjó desastrosamente (Ibn 'Arabī, "Al-Bayān al-Mugrib, II, 1998: 113). Quizá el resultado más relevante de todo este asunto fue que se dislocasen las expectativas 'aglabíes, alimentando las posibilidades andalusíes y arrastrando tras de sí una espesa carraza de consecuencias. Es probable que la magnitud de la empresa iniciada sobrepasase la capacidad del Emirato de Ifrīqiyya para acometerla con éxito.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

En nuestra opinión, es ahora cuando los intereses de los ‘aglabíes colisionaron con los de los omeyas cordobeses, quienes debieron considerar con extrema atención y bastante aprensión cuan frágil era su posición económica en las rutas mediterráneas, pues al estar sus territorios situados al extremo occidente, debían vigilar con atención todo intento monopolístico que amenazase con controlar su comercio con el Próximo Oriente. Y, en definitiva, si los ‘aglabíes asentaban holgadamente sus reales en Sicilia, amenazarían con interponerse en su camino hacia el Levante.

Por esta razón, no debió existir colusión alguna entre los intereses omeyas y ‘aglabíes en el Mediterráneo; una consecuencia secundaria del fenómeno habría sido la de otorgar un respiro a los bizantinos, pues la presión musulmana sobre sus territorios se ejercería en lo sucesivo coercionada por la división interna del frente islámico. Es muy probable que los ‘aglabíes, aginados por la más que potencial competencia representada por los omeyas, inicien su expansión al mismo tiempo que se incrementa la presencia andalusí en el Mediterráneo durante el siglo III H./IX d.C; estos hechos no significan en absoluto que se declarase una pendencia formal entre ambas dinastías, al fin y al cabo ambas musulmanas y que en consecuencia se limitaban a ignorarse oficialmente, sino que más bien la lucha adquiriría un carácter más solapado y silencioso, el cual se identificaba plenamente con la confluencia de los intereses privados y estatales que se cohondían de forma tan profunda en al-Andalus para promover la expansión marítimo-comercial: en definitiva, algunas familias andalusíes de notoria influencia fueron infiltrándose en el epicentro de los intereses ‘aglabíes, en Sicilia, a título privado y aprovechándose de la notoria porosidad del concepto de “*Guerra Santa*” en la teoría jurídico-religiosa del Islam; el volumen de esta inmigración alcanzó su clímax con la arribada a la gran

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

isla de familias andalusíes completas, las cuales, sin desligarse de la obediencia debida a los omeyas, pretendían purificar su espíritu y ganarse los bienes del Paraíso ejerciendo la *guerra santa* contra los bizantinos. Este es por ejemplo el caso de Muḥammad Ibn Qāmdun al-Andalusī, que junto a su familia emigró a la isla, al efecto de cumplir sus obligaciones religiosas, durante el año 252 H/867 d.C (Ibn ‘Aṣṣir, "Al Bayān al-Mugrib", II, 1998: 114).

Aún agradeciendo –quizá- o tolerando –en los más de los casos- esta presencia de doble filo, los ‘aglabíes no cesaron en su porfía constante por controlar el Mediterráneo Central, pero si bien la obtención de territorios comercialmente claves era ya primordial para la supervivencia ‘aglabí, el esfuerzo invertido en la conquista debió minar su potencia en grado creciente, pues, siguiendo la dinámica de la expansión colonial, a mayor territorio conquistado, mayores eran las necesidades de conquistas sucesivas. Probablemente para asegurar sus enlaces con Sicilia y para estorbar las comunicaciones andalusíes con el Mediterráneo Oriental, en el año 255 H/868 d.C, el ejército ‘aglabí conquistó la isla de Malta (Ibn al-Jaḥīb, trad. de Slane, nueva ed., 1978, I: 423). A raíz de la conquista de esta estratégica isla, las comunicaciones de la zona quedaban a merced de los africanos, estorbando el contacto, a través de las rutas tradicionales, entre el emirato andalusí, perjudicado por su posición geoestratégica en un extremo del Mediterráneo, y Oriente.

Es factible que la empresa de Sicilia obligase a mayores esfuerzos, que se concretaron para los ‘aglabíes en jugar al albur, teniendo como galardón el sur de Italia; entre los años 266-288 H./875-901 d.C, estas expectativas se saldaron con un fracaso (Talbi, 1966: 509). Los datos

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

"...al oeste de esta ciudad (Roma) se encuentra el gran mar; alrededor, sólo hay huertos y olivares. Sus habitantes son atacados por los beréberes de al-Andalus o de Ta[†]art por mar, del reino de Idr[†]s b. Idr[†]s y de Ta[†]art la Alta". (Ibn Rusta[†], "Kitāb...", 1949: 71)

Pero la ocasión para intervenir de manera definitiva en el Mediterráneo les fue dada a los andalusíes por la situación interna de Bizancio. Durante el año 198 H/813 d.C (Ibn al-A[†]†r, "K[†]mil...", V, 1870: 165), había fracasado una importante revuelta antiomeya en Córdoba, siendo proscrito y desterrado por el emir al-Ḥakam I (180 H/796 d.C - 207 H/822 d.C) el grueso de los rebeldes con sus familias (Ibn al-A[†]†r, "K[†]mil...", V, 1870: 177).

No conjeturaremos sobre el número de desterrados, pues las fuentes lo hacen oscilar considerablemente entre los 3.000 individuos mencionados por Ya'qubi (Ya'qubi, "T[†]rij...", II, 542) y los 15.000 mencionados por Ibn Sa'īd (Christides, 1984: 87). A nosotros nos parece que aquí se están confundiendo los datos de aquellos que partieron instados por la dinastía omeya y de aquellos otros que se sumaron posteriormente a la aventura, sin tener en cuenta, además, que los cronistas no han discriminado en este golpe de gente a los hombres aptos para la lucha y a sus familias. Al menos sí parece cierto que una parte de los expedicionarios buscaron acomodo marital en la isla de Creta, entre las cautivas, y que, cuando iniciaron su primera expedición, reunieron cuarenta barcos de combatientes (*Skillitzes Matritensis*, I, 1965, I: 69), más, como por otra parte no sabemos cual era la capacidad del vaso ni la clase de navíos engolfados en esta aventura, seguimos sin poder estimar, siquiera aproximadamente, la cantidad de expedicionarios.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Una parte de dos desterrados andalusíes, que no había querido afincarse en Fez, desembarcó primero en Alejandría de Egipto, en el 203 H/818 d.C (Christides, 1984: 84), la cual convirtieron en ciudad-estado (al-Nuwayri, “*Ni ʔayat al-Arab*, II: 274). En nuestra opinión, parece obvio que el califa 'abbāsī al-Ma'mūn (198 H/813 d.C - 218 H/833 d.C) no podía arriesgarse a perder este enclave comercial de tres continentes, base de todas las rutas africanas y orientales, y despachó a 'Abd Allāh Ibn Tahir con órdenes de expulsarles de allí. Esta forma de actuar por parte de los andalusíes respalda la teoría del doctor Zozaya sobre la utilización de los presidios como lugares insustituibles para obligar a los nativos del país a comerciar, según comunicación verbal. No debemos olvidar que Alejandría era una de las metas del comercio andalusí.

Puede ser que el transporte de los desterrados de al-Andalus hasta el Norte de Africa o Sicilia se realizase en naves omeyas; el Skillitzes Matritensis afirma que el transporte de los cordobeses se realizó en navíos andalusíes hasta Creta, pero la noticia contiene muchos errores, que parecen suma de varias informaciones diversas (*Skillitzes Matritensis*, I, 1965: 69). De hecho parece ser que en el 203 H/818 d.C los desterrados carecían de transporte, pues se comprometieron ante el califa 'abbāsī a abandonar Alejandría a cambio de una suma de dinero y del transporte gratuito a Creta (al-Nuwayri, “*Ni ʔayat al-Arab*”, II, 274).

Desde luego, parece que la solución que los 'abbāsīs dieron al problema representado por la ocupación de Alejandría fue extremadamente sagaz, porque les permitía acariciar la ilusión de adueñarse de Creta, clave de las rutas marítimas del Mediterráneo Oriental y baluarte

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

del territorio bizantino frente al Islam, además de erradicar la amenaza creciente de la hegemonía 'aglabí en el Mediterráneo Central y Oriental. En consecuencia, se proveyó de una suma de camino a los andalusíes y se les facilitaron naves capaces de transportarles a Creta (al-Nuwayri, “*Ni ʔayat al-Arab*”, II, 274), en un momento en el cual la isla se encontraba sin defensa, por la partida de la flota bizantina en apoyo del rebelde Tomás (*Skilitzes Matritensis*, I, 1965: 69).

Es verosímil que la invasión de Creta por los andalusíes tuviese lugar antes del año 208 H/823 d.C, fecha en que el rebelde Tomás había desprotegido la isla, siendo derrotado y muerto en Arcadiópolis (Roth, 1928: 62). Christides piensa que la conquista se prolongó hasta el año 252 H/867 d.C (Christides, 1984: 87). En todo caso, la fecha de la conquista es muy confusa; para el grupo de cronistas más próximo a los acontecimientos, tuvo lugar entre los años 206 H/821 d.C y 211 H/826 d.C (Christides, 1984: 85). Ibn al-Aʔr comenta que el acontecimiento tuvo lugar en el año 198 H/813 d.C, aunque otros autores, según él, la sitúan en el año 202 H/817 d.C (Ibn al-Aʔr, “*Kṯmil...*”, II, 1870: 165 y 177). Es muy probable que estas vacilaciones se refieran al periodo de vagabundeo que los andalusíes realizaron antes de establecerse en Creta.

Lo cierto es que los andalusíes armaron en Creta su primera flota propia (al-Nuwayri, “*Ni ʔayat al-ʔArab*”, II, 274) y convirtieron la isla en un emirato islámico, erigiendo a uno de ellos (Ab ʔafs, el Apochaps de las fuentes bizantinas) en calidad de caudillo, e iniciaron la guerra de corso contra las islas del Egeo (al-Nuwayri, “*Ni ʔayat al-ʔArab*”, II, 274). A raíz de la

invasión de Creta, la situación de los bizantinos debió empeorar drásticamente en el Egeo; aparte de que, militarmente, Grecia, las islas y Anatolia quedaban expuestas a las incursiones musulmanas, la posición comercial de los bizantinos se deterioraría por la imposibilidad impuesta a los cristianos para entrar o salir de la isla; a diferencia de Chipre, Creta había sido conquistada por las armas, y no existía pacto alguno con los perdedores:

"La isla de Creta carecía de todo contrato, y, desde su conquista por los musulmanes, los cristianos no podían entrar ni salir; los habitantes se encontraban en pie de guerra, y, en época de armisticio y treguas, eran protegidos por tratados firmados por ambas partes, cuyos términos, ventajosos para los musulmanes, eran inspirados por su potencia y su situación dominante" (Ibn ʿAwqal, "Configuration...", I, 1965: 198)

Al menos, si parece cierto que la conquista musulmana de la isla implicó una faceta de guerra civil entre los bizantinos, en la cual la iglesia ortodoxa jugó un papel principal, pues mientras que fue un monje el que convenció a los musulmanes para abandonar el primer emplazamiento elegido para fundar un ancón y les mostró el magnífico emplazamiento de Candía (Chandax) que se convertiría en capital del emirato (*Skillitzes Matritensis*, I, 1965: 70) otra parte de la Iglesia debió enfrentarse a los musulmanes, ya que éstos no vacilaron en martirizar al obispo de Gortyna, Cirilo (*Skillitzes Matritensis*, I, 1965: 70). Gortyna era el corazón de toda posible resistencia, dado que situada al sur de Creta, había sido la capital de esta provincia bizantina; y si presumimos que la presencia de la administración civil y militar bizantina era nula, sólo la organización eclesiástica dirigida por el obispo de la isla podía emprender una posible resistencia. La muerte del obispo erradicaría esta posibilidad.

Por las razones antedichas, al menos durante el tiempo que duró la conquista –y que debió dilatarse mucho, teniendo en cuenta que aún no se había culminado en el año 245 H/859 d.C, a tenor de las noticias de Ibn ‘Iḥrāq- no nos parece muy factible que la relación con los cristianos de la isla fuera equilibrada, tal y como afirma Christides (Christides, 2001: 62). En una fecha sin precisar, pero que no debe discurrir demasiado de la del propio desembarco, una afortunada campaña liquidó la amenaza imperial inmediata, cuando Miguel II envió 70 birremes y todas las naves de las islas al mando de Kraterós para expulsar a los andalusíes; la batalla que se siguió fue favorable a los bizantinos, pero los andalusíes aprovecharon el desorden, la excesiva inclinación por los espirituosos y la jocundia carente de disciplina que cundió en el campamento bizantino tras la victoria para exterminar a todos los expedicionarios griegos, que se hallaban beodos. Su almirante fue ahorcado por los musulmanes en una isla cercana en la que había buscado refugio de sus perseguidores (*Skillitzes Matritensis*, I, 1965: 70). Los andalusíes, afirmados pues en su nueva y flamante posesión, liberados además del juramento de fidelidad a los omeyas, se sometieron a la autoridad del califa ‘abbāsī y recabaron su patronazgo espiritual, (asegurándose de esta manera su apoyo teórico y amparándose en una autoridad legal); así parece deducirse, a nuestro entender, de la misiva enviada por ‘Abd al-Raḥmān II (207 H/822 d.C - 237 H/852 d.C) al emperador bizantino en respuesta a una embajada despachada a al-Andalus, datada bajo el califato del ‘abbāsī al-Ma’mūn (198 H/813 d.C - 218 H/833 d.C), (Levi Provençal, “*Yadwat al-Muqtabis*”, *Bizantion* XII: 1938). Sin embargo, como hemos visto, los emigrados no prescindieron de sus relaciones comerciales con su tierra de origen en ningún momento. Y de hecho, la ligazón económica de Creta con Egipto (al-Ḥabar) y con al-Andalus es resaltada y sazónada merced a diversos y sabrosos datos por los cronistas musulmanes (al-Ḥimyārī en “*Une description arabe inédite de la Crète*”,

Studi..., II, 1956: 54). Y tampoco cortaron las amarras en lo cultural, pues éste género de relaciones entre Creta y al-Andalus fueron excelentes (Christides, 2001: 67).

Es muy factible que así mismo las relaciones de Creta con los 'abbāsīs tomasen un cariz cordial y alcanzasen una gran actividad en el terreno económico: Aḥmad Ibn al-Jasib, activo fomentador del comercio 'abbāsī y funcionario escogido del califa 'abbāsī al-Musta'in (248 H/862 d.C - 252 H/866 d.C), fue exiliado a Creta como resultado de una revuelta palatina en Bagdad (Mas'ūdī, "Mu'rā'at al-Ḥaḥab...", VII, 1874: 324); cuando menos, cabe preguntarse si no se trataba de una misión comercial encubierta o acaso no hubiese sido finalizada la conquista de la isla y a ella hubiese sido destinado el escasamente solícito funcionario califal.

A este "exilio" de Aḥmad Ibn al-Jasib siguió el establecimiento de andalusíes con sus familias y servidores en las posesiones sicilianas de los 'aglabíes, como campeones de la Guerra Santa, como vimos más arriba en el caso de Muḥammad Ibn Ḥamdun al-Andalusī (Ibn 'Iḥrīq, "Al-Bayān al-Mugrib", II, 1998: 114). Parece que el emir de Córdoba estaba sentando las bases de la estabilidad económica andalusí, a través de la defensa de sus intereses en el Mediterráneo.

Nosotros opinamos que los datos indican, pues, que la primera incursión de los andalusíes en el Mediterráneo oriental, tuvo por objetivo desligarse de la servidumbre

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

económica que la posesión de Sicilia otorgaba a los 'aglabíes en perjuicio de los omeyas. No obstante, los 'aglabíes, que sufrían un continuo drenaje metalífero y humano, apenas paliado por los botines y el aporte poblacional de los inmigrantes, empezaron a padecer por su posición central en el Mediterráneo, en beneficio de los omeyas, que al controlar ambos extremos de la ruta marítima, importaban productos delicados y raras manufacturas que atraían hacia al-Andalus la ruta del oro sahariano, burlando todo intento 'aglabí de supremacía económica, al tiempo que amenazaban las propias bases de la existencia del emirato de Ifrīqiyya: las rutas del oro africano.

El factor económico de la conquista de Creta se perfila inmediatamente después de la invasión musulmana. Los andalusíes comenzaron por prohibir la libre circulación de los cristianos hacia o desde la isla (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1965: 198), -con el consiguiente perjuicio para el tráfico naval- ponen en explotación nuevos cultivos en la misma y distorsionan, llegando a interrumpirlo, el tráfico comercial de la zona con sus correrías marítimas, -con flotas formadas por cuarenta navíos- al forzar el abandono de amplias zonas del Egeo por los habitantes cristianos (al-Nuwayri, “*Niʿāyat al-ʿArab*”, trad de Gaspar y Remiro, II, 274). Se desprende de estos hechos que el trastorno causado a las rutas comerciales bizantinas debió ser considerable.

También debió responder a un plan organizado el saqueo continuado de las islas bizantinas del Egeo, que se despoblaron, hundiéndose el comercio bizantino, según queda

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

demostrado por la palabras de un embajador bizantino en Creta (Nuwayri, “*Ni ʔayat al-‘Arab*”, II, 274). Los emperadores bizantinos se vieron obligados a mantener con los emires cretenses unas densas relaciones que incluían el intercambio de epístolas amistosas y embajadas, pues en el Islam guerra y comercio jamás se han excluido, y, en cuanto a Bizancio, su diplomacia era maestra en la contemporización.

Durante el siglo IV H./X d.C, el emperador Romano II decidió hacer un esfuerzo supremo y acabar con el emirato cretense, cuya influencia en el Egeo estaba resultando catastrófica. Se comprometió para ello a pagar a los cretenses, en forma de tributo, el doble de lo que obtuviesen cada año en sus correrías marítimas, a cambio de suspender estas expediciones y permitir el libre acceso de los bizantinos a la isla de Creta. Se reanudó el comercio entre Constantinopla, Creta y las islas, en beneficio del emir de Creta, que obtuvo grandes beneficios del comercio y pudo reducir su presupuesto militar. Esta confianza permitió a los bizantinos desembarcar en la isla mediante una treta y recuperarla para su imperio, destruyendo el emirato (al-Nuwayri, “*Ni ʔayat al-‘Arab*”, II: 274). De hecho, Nicéforo Focas, que poseía un excelente tren de sitio, hubo de emplearse a fondo contra las ciudades y castillos cretenses, que resistieron el empujón bizantino durante siete meses, hasta que fue culminada la reconquista de la isla (*Skillitzes Matritensis*, I, 1965: 147).

Durante los años de dominación musulmana en Creta, sin embargo, no habían cesado las relaciones con Bizancio, mediasen o no tratados, ya que el patriarca de Constantinopla, Nicolás el Místico (destituído en el año 907 d.C por el emperador León VI (886-912 d.C) (Maier, 1974:

187), podía enviar una epístola cálida y amistosa al emir de Creta, con ocasión de un intercambio de prisioneros, dándole el tratamiento de "*muy ilustre, muy honorable y muy amado*", y expresar los deseos de una paz duradera entre los musulmanes y los bizantinos (Vasiliev, I, 1946: 379).

Mientras tanto, la consolidación de los intereses andalusíes en Oriente coincide con la decadencia militar y económica del emirato 'aglabí, que, como vimos, parece haber alcanzado su punto álgido hacia esta época. Y es que la posesión de Sicilia no sólo aparejaba inmensos gastos y desvelos sin cuento al gobierno de Raqqada, sino que, además, las rutas comerciales que ligaban Italia y el Oriente a Bizancio habrían comenzado a desplazarse de nuevo hacia Creta, en virtud de una política combinada de corso y comercio orquestada desde Córdoba; sabemos que la población cristiana de Creta no fue exterminada (Christides, 1984: 92-94 y 109), por lo que no faltarían interlocutores con Bizancio; además, los cretenses poseían una flota bastante numerosa de cuarenta naves, merced a las cuales asolaron las islas del Egeo y no descuidaron las producciones de la isla, que fueron incrementadas (Al-Nuwayri, "*Ni ~~+~~ayat al-Arab*", II: 274) con nuevos productos que debían ser vertidos al mercado; al mismo tiempo, el tráfico comercial era regulado a través de una serie de tratados restrictivos y favorecedores para los musulmanes:

"En la isla de Creta no se había firmado ninguna clase de tratado y desde la conquista musulmana, sus habitantes (cristianos) no podían entrar ni salir; los habitantes se encontraban en pie de guerra, y, en épocas de armisticio y tregua, se encontraban protegidos por tratados firmados por ambas partes, pero cuyos términos ventajosos para los musulmanes estaban inspirados por su potencia y posición dominante". (Ibn ʿAwqal, "*Configuration...*", I, 1964:

198).

También Christides opina que el punto álgido del tráfico comercial entre el territorio musulmán y Creta fue alcanzado después de la conquista musulmana de la isla y destaca su posición estratégica entre Africa del Norte, Asia y Europa (Christides, 1984: 116-117).

En definitiva, parece que Creta gozó de un alto nivel comercial, en provecho mayoritario del Emirato de la isla, dado que no existían pactos de conquista con los habitantes cristianos de la misma ni con los bizantinos, los cuales conocían demasiado bien que desde Creta podía alcanzarse el norte, Tesalónica, el oeste, Calabria, o el sur, en dirección a Barqa y Alejandría, o el este, en dirección a Chipre -donde tenemos constancia documental de la existencia de tratados entre musulmanes y cristianos- y Siria, en apenas una o dos jornadas de navegación. Probablemente, es por esta causa por lo que Ibn ʿAwqal puede decir de Creta y Chipre que:

“... eran dos islas ricas en productos agrícolas y bien aprovisionadas, visitadas por numerosos exportadores que venían a comerciar...” (*Ibn ʿAwqal, “Configuration...”, I, 1964: 198*).

Podría ser que el auge de Creta se labrase en perjuicio de los ‘aglabíes. Al desplazamiento de las rutas marítimas hacia Creta contribuiría el clima de inseguridad constante reinante en Sicilia a causa de la prolongada guerra que, sin provecho aparente, drenaría de manera incesante una enorme cantidad de recursos metalíferos y humanos procedentes de Ifrīqiyya. Por esta razón, la conquista de Creta por los andalusíes, a medio plazo debió perjudicar tanto a los ‘aglabíes como a los bizantinos.

La situación 'aglabí en el Mediterráneo central, ya bastante complicada a causa del curso de los acontecimientos, se agravaría considerablemente en las dos últimas décadas del siglo III H./IX d.C, cuando los intereses de esta dinastía sufrieron además serios reveses en el Magrib occidental, pues el comercio de la región empezaría a desplazarse a las fundaciones costeras andalusíes, de reciente creación: en el año 262 H/877 d.C, los andalusíes fundan Tenes (Ibn 'Iṣṣāq, "Al-Bayṭān al-Mugrib", II, 1998: 117). La costa del Magrib tiene ya un nuevo puerto que sanciona la hegemonía andalusí en este teatro de operaciones, al facilitar el libre tránsito de productos fuera de la esfera de influencia 'aglabí. La situación del comercio andalusí era tanto más brillante cuanto que, hacia las mismas fechas, los comerciantes andalusíes se habían asentado sólidamente en la costa de Provenza, donde habían creado la factoría de Fraxinetum, llamada también Yabal al-Ful:

"Mallorca es una importante isla gobernado por el señor de al-Andalus (España). Yabal al-Ful se encuentra igualmente sometido a este Estado" (Ibn Ḥawqal, "Configuration...", I, 1964: 198).

Esta factoría dependía con toda probabilidad de Córdoba, pues su emir Naṣr Ibn Aḥmad dependía de los omeyas cordobeses (Sénac, 2001: 76). A fines del siglo III H./IX d.C el control omeya de la franja litoral de Provenza y las sólidas posiciones andalusíes en Creta amenazarían el papel intermediario de Sicilia. Por esta razón, en nuestra opinión, los 'aglabíes, cuya posición estaba siendo minada por los andalusíes, se esforzaron por controlar los enlaces continentales africanos de Creta, situados en los confines orientales de su Emirato: en

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

consecuencia bascularon el grueso de sus empeños hacia el este del Mediterráneo, en un esfuerzo por obtener el dominio del importante enclave tuluní de Trípoli de Libia, ciudad que atacaron durante el año 267 H/881 d.C, (Ibn 'Iḥrāq, "Al-Bayḥn al-Mugrib", II, 1998: 118-119). Pese a que, hacia esta fecha, se había clausurado oficialmente el uso de la ruta oriental del oro africano desde Gana hacia Barqa, por orden de Abū-l-'Abbas Aḥmad Ibn Tulun (Ibn Ḥawqal, "Configuration...", I, 1964: 151), -debido a la peligrosidad extrema de ese camino- la ciudad seguía siendo un importante emporio portuario, situada sobre las rutas terrestres permanentes que enlazaban el Magrib con Siria (Ibn Ḥawqal, "Configuration...", I, 1964: 166) y Egipto (al-Maqdisī, "Aḥsan...", 1950: 13) y constituía un más que apetecible bocado para los 'aglabíes.

Es muy factible que si los 'aglabíes hubieran conquistado Barqa, habrían podido intervenir en el comercio egipcio con el Indico, Palestina y Siria y se habrían encumbrado a una posición preponderante en el Mediterráneo de la época, al enlazar a través de sus dominios el Golfo Pérsico, Sicilia e Italia, controlando el flujo metalífero y comercial del mundo islámico occidental y trocando en inoperante la estratégica posición de Creta y los progresos operados por los andalusíes, quienes habrían de entrar irremisiblemente en su esfera de influencia, si quería sobrevivir económicamente. Desafortunadamente para ellos, sus designios no se vieron favorecidos por la Providencia.

Estimamos que, a medio plazo, también los tuluníes egipcios debieron verse afectados por la nueva situación creada a raíz de la conquista de Creta por los andalusíes. En un primer momento, las rutas comerciales que partían de Creta a Egipto se desplazarían en beneficio de Chipre y de la fachada litoral siropalestina, controlada por los 'abbāsíes, cuya soberanía había

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

sido aceptada por los andalusíes cretenses. Ahora bien, los 'abbāsīes tenían acceso directo al Gofo Pérsico y en consecuencia al comercio con la India. El papel de intermediarios desempeñado por los tuluníes entre el Extremo Oriente, el Mar Rojo y el Mediterráneo Oriental sólo podía completarse así pues a través de una sólida presencia en la isla de Creta.

Pero Creta había quedado situada en la esfera de influencia 'abbāsī; este acontecimiento desarticulaba la ruta comercial que los tuluníes habían establecido entre el Extremo Oriente y el Mediterráneo. Si Creta hubiera estado bajo control tuluní, los 'abbāsīes hubieran seguido supeditados a los emires egipcios. Pero con Creta en la esfera de influencia 'abbāsī, se había desmoronado la torre albarrana que asomaba al Mediterráneo a Egipto y se había abierto una brecha en el bastión comercial egipcio, pues, para continuar en relación con Bizancio, Alejandría de Egipto, de buen o mal grado, se vería sometida a los dictados económicos de los califas 'abbāsīes, dueños, entre la segunda mitad del siglo III/ H.-IX d.C y los albores del siglo IV H./X d.C de Siria, de Chipre y de Creta.

Es muy factible que la situación económica egipcia se hubiese deteriorado notoriamente hacia las mismas fechas en que los 'aglabíes sufrían idéntico problema y por parecidas causas. Los tuluníes habrían resultado perjudicados por la ruptura de la vía entre Gana y Barqa y por el desmoronamiento de su esfera de influencia en el Mediterráneo Oriental; la supervivencia del emirato tuluní sólo podía ser garantizada estableciendo sólidas posiciones de vanguardia en la fachada levantina del Mediterráneo e interponiéndose entre Creta y los 'abbāsīes y, en consecuencia, Aḥmad Ibn Tulun decidió entrar en guerra abierta con los califas de Bagdad y

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

corrió sus tropas hacia el Este. Durante el año 263 H/877 d.C, Aḥmad Ibn Tulun intentó ocupar los puertos 'abbasíes que comerciaban con Creta al invadir la costa siro-palestina, enviando a uno de sus lugartenientes a Damasco. Se proclamó gobernador de la zona y potenció el papel de 'Akka (San Juan de Acre) (Ronart, 1960: 536).

No obstante, le fue muy difícil someter la rebelión siria, (Ronart, 1960: 536) pues los levantiscos habitantes de este territorio eran alentados por los bizantinos, a los cuales el comercio sirio estaba íntimamente ligado. Los bizantinos, además, no desearían ver establecida la hegemonía tuluní sobre el comercio oriental, pues ese acontecimiento amenazaría terriblemente su comercio. Así pues, no dudarían en apoyar a los gobernadores proabbasíes.

Los tuluníes, cuyas fuerzas ya estaban siendo minadas por la guerra en Siria, se vieron obligados a una guerra en dos frentes, desde el año 267 H/881 d.C, cuando los 'aglabíes también perjudicados por la nueva situación, atacaron Barqa (Ibn 'Asad, "Al-Bayān al-Mugrib, 1998, II: 118-119). Por ello, es muy probable que, el fracaso de las medidas de fuerza y el parejo agotamiento económico obligaran, como así fue, al tuluní Jumaraway (270 H/884 d.C - 281 H/895 d.C) a lograr un entendimiento con los 'abbasíes, que se logró a expensas de la independencia económica de Egipto. Enfrentados además a los qármatas, que destazaron el cuerpo del comercio tuluní en el Mar Rojo y el Golfo Pérsico, el declive de la dinastía egipcia fue muy rápido, y en el año 292 H/905 d.C el califa 'abbasí al-Muktafi reconquistaría Egipto sin apenas esfuerzo.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

De esta manera, en nuestra opinión, tenemos planteadas las directrices del mundo mediterráneo a comienzos del siglo IV H./X d.C: por un lado, se detecta la recuperación de los grandes imperios tradicionales (Bizancio, Bagdad y Córdoba) que coincide con un creciente entendimiento político-económico, el cual depende, en última instancia, de las rutas comerciales y del flujo regular de metales preciosos. Por otro, tenemos a unos recién llegados tan ambiciosos como excluidos del reparto de papeles económicos, los cuales, por todos los medios, intentan participar como parte activa en el comercio, incluso por la fuerza: éstos son los fūṭūḥīyās.

++++

12).- El crecimiento del comercio en Al-Andalus durante el siglo III H./IX d.C:

Mientras en el Este tenían lugar esos acontecimientos, al Oeste la dinastía omeya de al-Andalus había elaborado un modelo de relaciones con los 'aglabíes, los rustumíes y los idrīsīes. Estas dinastías competían por el control de las rutas comerciales, de las cuales dependía su existencia. Pero las materias primas andalusíes (mercurio, madera, hierro...), muy escasas en el mundo islámico, sirvieron a los omeyas para imponerse progresivamente en el Mediterráneo Occidental.

En el año 210 H/825 d.C, 'Abd al-Raḥmān II (207 H/822 d.C-238 H/852 d.C) inicia la consolidación de las posiciones económicas omeyas con la fundación de Murcia, que a través de

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
su puerto de Cartagena (al-ʿImyān, "Rawāʿ...", 1963: 303) da acceso a todas las rutas del Magrib e Ifriqiyya. En el Magrib Extremo, los andalusíes parecen haberse asegurado una posición preeminente a través de los emigrados cordobeses que se asentaron en Fez, en los años 203 H/818 d.C y 210 H/825 d.C (Julien, II, 1952: 44). Este movimiento no pasó desapercibido a los 'aglabíes, que contaron con emigrantes de Qayrawān en la misma ciudad (véase supra). Cuando en el año 212 H/827 d.C Ziyādat Allāh el 'aglabí invadió Sicilia, también estaban presentes contingentes andalusíes (Julien, II, 1952: 53), aunque estos dato no hemos podido constatarlo en las fuentes originales que hemos consultado.

A la par que en Sicilia, Creta y el Magrib Occidental, los andalusíes intervienen en las Baleares. En el año 234-235 H/848 d.C se revela la existencia de tratados de comercio entre los habitantes de las Baleares y Córdoba, los cuales estipulaban que los navíos omeyas serían respetados (Ibn 'Iḍrāq, "Al-Bayʿān al-Mugrib", II, 1998: 145) por los habitantes de las islas. Como resultado de la ruptura de los mismos, la marina al servicio de Córdoba llevó a cabo un ataque contra las Baleares, que tuvo el resultado de someter las islas a tributo (Ibn 'Iḍrāq, "Al-Bayʿān al-Mugrib", II, 1998: 145). Mediante esta incursión, los omeyas extendían su radio de acción y protegían su comercio del curso mallorquín.

Al afirmar su control sobre el territorio interior, los emires omeyas pudieron consolidar su autoridad sobre las bases comerciales costeras que habían ido creciendo en la Península Ibérica, muy a disgusto, probablemente, de la oligarquía comercial que nutría la vida de estos ancones, la cual no gustaba de una regulación demasiado estricta y "estatalista" de sus asuntos,

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

aunque el conflicto latente pudo ser soslayado en la época de expansión del comercio andalusí, pues la propia familia Omeya poseía intereses en de índole mercantil; a mediados del siglo III H./IX d.C, el más caracterizado de los núcleos comerciales costeros, Pechina, había aceptado la soberanía omeya, como parece demostrar que, en el año 239 H/854 d.C, fuese enterrado en el cementerio de la ciudad un importante personaje omeya, Abū ʿAmr Ibn. Aʿa al Umawī, fallecido el 13 de ʿ-l-qa'da del año 239 H (16 de abril del 854 d.C) (Ocaña Jiménez, 1964: lápida 114). La ciudad estableció sólidas relaciones comerciales con el Magrib, hasta tal punto que:

"...(los pechineses) importaban de Africa del Norte todos los artículos necesarios a su aprovisionamiento, así como los objetos de comercio..." (al-ʿImyārī, "Rawʿ...", 1963: 82)

Consideramos que a medio plazo, estos acontecimientos nutrieron un conflicto cuyo propio germen se hallaba en el crecimiento económico andalusí. Es decir, resulta muy probable que la coexistencia entre la reciente oligarquía comercial andalusí y el emir Omeya de Córdoba se enturbiase a causa del florecimiento del tráfico comercial marítimo, el cual propiciaría un continuo drenaje metalífero "fronteras afuera" de al-Andalus, que no pudo ser muy del agrado de los emires, siempre necesitados de grandes masas de metal acuñado para el sostenimiento del Estado; además, la excitada codicia de las oligarquías territoriales, sorprendidas por un, aparentemente, inusitado horizonte de enriquecimiento que abarcaba todas las riberas del Mediterráneo, debió impulsar a los grandes señores territoriales a desligarse de la soberanía omeya, o, por lo menos, a aligerarse de sus imposiciones legales y económicas, las cuales empezarían a ser molestas por lo que de restrictivo aparejaban. Mas, en última instancia, tanto el emir omeya como las oligarquías sabían que se necesitaban mutuamente, ya que el emir

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

fundamentaba en los poderosos la base de su poder político y compartía con ellos sus intereses territoriales y económicos, a la par que la oligarquía precisaba del respaldo de un poder político fuerte y respetado para imponerse en los mercados exteriores. Por esta razón, el conflicto sólo podía verse zanjado con el restablecimiento de la autoridad estatal.

Así pues, aunque el conflicto –la primera alfitna- no tardó en estallar, ocupando los últimos diez años de gobierno del emir omeya Muḥammad I (238 / 276 H – 852 / 886 d.C), durante los cuales se redujo al mínimo, pero no se cortó en ningún momento la acuñación de moneda –con cierta tendenciosidad las fuentes tachan de “*avaro*” a este emir- (lo que podría significar que intentaba tesaurizar el máximo posible de moneda) (Ibn ‘Aṣṣir, “*Al-Bayḥān al-Mugrib*”, II, 1998: 93 y ss.), y los emiratos de sus sucesores al-Munḥir y ‘Abd-Allāh, que emitieron la moneda necesaria tan sólo para el sostenimiento del Estado, la dinastía Omeya no resultó en el transcurso de esos azarosos acontecimientos aniquilada y abandonada al olvido de la humana conciencia; hay que reseñar que las series de dirhemes y feluses, entre Muḥammad I y ‘Abd-Allāh, son completísimas (Casto María del Rivero, 1933: 12-13).

Probablemente, con el fin de aprovechar en su beneficio la situación descrita en el párrafo anterior, los ‘aglabíes alentaron toda tentativa de sublevación antiomeya en al-Andalus, como parece señalar el hecho de existir una gran cantidad de moneda acuñada en al-Andalus, atribuida por Vives a los rebeldes andalusíes, algunas de las cuales están puestas bajo advocación ‘aglabí (Casto María del Rivero, 1933: 13). Al mismo tiempo, manejarían en su provecho la fragmentación política de la cual fue presa el emirato idrīsī a la muerte de Idrīs II (213 H/828 d.C), desplazando hacia Ifrīqiyya el comercio y las rutas del oro que empezaban a delinearse a través de la expansión del Islam hacia el Sahara en esa misma época. No obstante,

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

el afortunado suceso de la conquista de Creta devolvió a los omeyas la posibilidad de sobreponerse a la crisis y desbancar a los 'aglabíes.

La profunda crisis de la autoridad cordobesa que asoló al-Andalus no fue óbice, sino que más bien alimentó, debido a la gozosa independencia de la cual se beneficiaron los puertos andalusíes, la afirmación de la influencia andalusí en el Norte de Africa, donde se sucedieron las fundaciones andalusíes: la primera de ellas fue Tenes, durante el año 264 H/877 d.C (Ibn ʿIṣṣrāq, “*Al-Bayʿān al-Mugrib*”, II, 1998: 117), que comenzó a sostener intensas relaciones con la Península Ibérica, como parece demostrar el hecho de que algunos pobladores de esta última ciudad se trasladasen a Pechina en el 271-272 H/884 d.C. A continuación, tiene lugar una vertiginosa actividad urbanizadora andalusí: casi simultáneamente, se fundaron Fraxinetum (271 H/888 d.C-282 H/894 d.C) y Orán (290-291 H/902 d.C), puertos cuya posesión simultánea daba un dominio completo de ambas riberas del Mediterráneo occidental, ricas en todo tipo de pertrechos y recursos y bien pobladas, tal y como parecen atestiguar los cronistas:

"No hay ningún mar cuyas riberas se encuentren tan intensamente pobladas como éste: las regiones habitadas se extienden entre ambas costas, ininterrumpidas, fáciles de alcanzar. Los otros mares están bordeados por llanuras sin cultivar y desiertas" (Ibn ʿAwwqāl, “*Configuration...*”, I, 1965: 199).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

A la afirmación de la presencia andalusí en Fraxinetum y Orán, seguía como paso casi natural la conquista de las Baleares (292 H/903 d.C) (Campaner, reimp. 1997: 40-42), punto equidistante entre estas dos últimas ciudades. Este despliegue de fuerzas apunta, en nuestra opinión, por una parte, la pujanza económica que estaba adquiriendo al-Andalus, que encuentra su plena expresión en la expansión del comercio marítimo; por otro lado, recalca, con toda claridad, el surgimiento de al-Andalus como potencia internacional durante el siglo IV H./X d.C. Este naciente poderío, sin embargo, encontraría un temible enemigo en la dinastía fīrīqimī, que en los umbrales de esa centuria había de afirmarse en Ifrīqiyya y que se vería constreñida a proseguir la política expansiva de los 'aglabíes.

++++

13).- Siglo IV H./X d.C: las nacientes relaciones económicas entre bizantinos y omeyas y su repercusión en el Islam norteafricano: 'aglabíes y fīrīqimíes.

13.1).- *Decadencia económica de los 'aglabíes.*

En nuestra opinión, es bastante probable que las nuevas fundaciones costeras andalusíes amenazaran el papel de intermediarios que los 'aglabíes habían asumido desde Ifrīqiyya, a través de la cual pasaban las rutas de comercio que unían al Islam occidental con Oriente. Además, es muy posible que la conquista de Creta por individuos de origen andalusí contrariase gravemente los designios económicos 'aglabíes, "sitiados" en el Mediterráneo central.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Con la aspiración de liquidar, o al menos paliar esta amenaza, los 'aglabíes intentarían probablemente acceder directamente a las rutas comerciales del Mediterráneo central a través de la conquista de Sicilia. La sumisión de la gran isla les habría permitido controlar las rutas comerciales marítimas y terrestres que unían al Islam occidental y oriental, manteniendo bajo su control el comercio andalusí e interviniendo además en el comercio de Bizancio con Italia.

Fatalmente para la dinastía africana, este paso concitaba contra ellos a los bizantinos, acercando sus intereses a los de omeyas y 'abbāsīs, cada uno de los cuales aspiraba a mantener su comercio libre de un excesivo intrusismo de los otros. A mediados del siglo III H./IX d.C, como Bizancio y al-Andalus se encontraban aún sumidos en una fuerte crisis interna, fueron los 'abbāsīs los primeros en reaccionar contra las ambiciones 'aglabíes, empujando a los exiliados del arrabal cordobés a la conquista de Creta.

Este nuevo movimiento beneficiaría a los 'abbāsīs, pero al-Andalus también resultó favorecida por la nueva situación, como vimos. Para escapar al control 'aglabí, los omeyas buscaron nuevos socios comerciales menos ambiciosos y los encontraron en los bizantinos, que mantenían en su poder una extensa parte de la península italiana, cuyas ciudades empezaron a beneficiarse de relaciones pacíficas con los andalusíes, consolidando una nueva ruta marítima que atravesaba la costa de Provenza.

Esta podría ser la razón, a nuestro juicio, por la que, durante la segunda mitad del siglo IV H./X d.C, durante la cual se asientan y consolidan las relaciones andalusíes con Bizancio,

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Cerdeña y Córcega, provincias bizantinas, parecen no haber registrado un solo ataque proveniente de Fraxinetum, Orán, las Baleares o la costa levantina o andaluza. La situación ofrece un contraste bastante agudo con las repetidas incursiones registradas contra la costa provenzal durante el siglo III H/IX d.C y que tuvieron su culminación en la campaña de los habitantes de Fraxinetum contra Agde, que se saldó con la captura de algunos navíos francos (332 H/943 d.C) (Sénac, 2001: 76). Más aún, pensamos si acaso cabe preguntarse si no es lícito poner en relación esta agresión con la embajada del “*señor de Cerdeña*” en al-Andalus, durante el año 330 H/941-942 (Ibn ʿAyyūb, “*al-Muqtabis V*”, 1981: 365) a raíz de la cual se firmaría un “*pacto de no agresión*” entre bizantinos y omeyas el cual reduciría bastante el horizonte predatorio de los ávidos corsarios sarracenos de Fraxinetum. De momento, ningún autor contemporáneo parece haber relacionado estos acontecimientos, así como no parece haberse reflexionado en la simultaneidad de los ataques contra la referida factoría de Fraxinetum y la recepción de embajadas bizantinas en al-Andalus.

De hecho, podemos deducir que los bizantinos parecen haber gozado de un trato de favor en la corte omeya de Córdoba, mientras que aún en el año 339 H/950 d.C el emperador Otón I se veía reducido a enviar embajadas a al-Andalus para sentar queja por el comportamiento de los habitantes de Fraxinetum en sus dominios. Estas labores diplomáticas se dilatarían sin fruto conocido durante cinco años más a partir de esa fecha (Sénac, 2001: 78), aunque los motivos aducidos por el emperador occidental no parecen haber sido excesivamente bien acogidos en Córdoba, sino más bien todo lo contrario.

La consolidación del emirato andalusí de Creta contribuyó sin duda al conocimiento mutuo y a reforzar los intercambios económicos entre ambos estados, pues aunque los

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

andalusíes de Creta eran exiliados, no parece coherente pensar que cortasen todas las relaciones con su tierra natal. Por ejemplo, ningún estado de la época poseía la mentalidad o los medios suficientes para impedir que un número indeterminado de exiliados, si quisiesen, retornasen a sus lugares de origen al cabo de un tiempo.

Había comenzado a fraguarse una excelente relación entre Bizancio y Córdoba, la cual cuajaría, por ejemplo, en el regalo de 250 quintales de mosaico y de un artesano para la terminación de la mezquita cordobesa, ya en el año 354 H/965 d.C (Ibn 'Iḥṣān, “*Al-Bayḥān al-Mugrib*”, II, 1998: 237-238) pero como sucede casi siempre, esta sólida relación se afirmó en perjuicio de un tercero. Este tercero eran los 'aglabíes, que debieron resentirse enormemente de la mengua de derechos aduaneros, situación tanto más delicada cuanto que sus recursos económicos estaban gravemente comprometidos por el enorme esfuerzo militar que sostenían en Sicilia. Además, la conquista de Creta por los andalusíes y la creación de una nueva ruta entre Oriente y Occidente a través de las posesiones bizantinas hacían dudar de la utilidad de la conquista de Sicilia, empresa militar que debió generar gigantescos gastos. Hay que tener en cuenta que el valor de Sicilia no era tanto el de sus producciones, por otro lado nada desdeñables, como el de su posición intermedia en las rutas del viejo mar Mediterráneo, al modo de las Baleares, no obstante ser estas islas más periféricas.

Los éxitos de la campaña 'aglabí en Sicilia se verían empañados por el continuo incremento de los gastos, no compensados por los menguantes ingresos, y la peligrosidad y dureza de la campaña reduciría progresivamente los contingentes de voluntarios al mínimo. La situación, condicionada por los acontecimientos narrados en puntos anteriores, llegó a tal punto de deterioro que 'Abd-Allḥ II llegó a ofrecer diez dinares diarios de soldada a cada peón y

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

veinte a cada jinete que se alistara en su expedición a la isla en 290 H/902 d.C. A los problemas económicos 'aglabíes se sumó la tenaz resistencia de los bizantinos en Sicilia, que sólo finalizó en el año 348 H/959 d.C. Y aún así, los bizantinos soñarían con reconquistar la isla hasta el año 416 H/1025 d.C (Vasiliev, I, 1946: 387).

Además, los réditos del tremendo esfuerzo 'aglabí se habrían visto perjudicados por la fundación de factorías comerciales andalusíes en el Magrib Occidental, proceso que alcanzó su punto álgido entre los años 291-292 H/902-903 d.C, marcados por la fundación de Orán, ciudad marítima amurallada, desde la cual era factible alcanzar al-Andalus en un día y una noche (al-Maqdis✚, "A✚san...", 1950: 25) y la conquista de las islas Baleares, desde las cuales era factible dirigirse al Magrib o Italia sin pasar por los dominios 'aglabíes por la ruta que Courtois llamó "*la ruta de las islas*" (Talbi, 1966: 400), es decir, desde Provenza a Córcega y Cerdeña.

Al perder sus mercados y zonas de influencia occidentales, la dinastía 'aglabí, cada vez más comprometida en la costosa e inacabable guerra de Sicilia, se precipitó en una crisis económica que se agravaba rápidamente, pues, aunque el territorio siciliano poseía importantes puertos y se encontraba muy urbanizado, sobre todo en su zona oriental (al-Maqdis✚ "A✚san...", 1950: 29 y ss.) la isla absorbía inmensos recursos en el plano económico y humano, y necesitaba continuamente importar hasta los productos más elementales para la existencia (Ibn ʿawqal, "*Configuration...*", I, 1964: 130).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

La crítica situación de la hacienda 'aglabí, durante los últimos años de vida de la dinastía, se vio reflejada en las fuentes: en el año 267 H /880 d.C, el emir Ibrahim Ibn Ahmad se vio obligado a fundir las joyas de sus mujeres con objeto de acuñar dinares y dirhemes; así mismo, al avanzar sobre Trípoli de Libia, despojó a los fugitivos soldados de Ibn Tālan de los mitcales que este dinasta había acuñado, fenómeno que provocó la venta clandestina de estas monedas (Ibn 'Iḥrāq, "Al-Bayān al-Mugrib", I, 1998: 119). Estas medidas no atajaron el creciente desorden de la circulación fiduciaria 'aglabí, pues pocos años después, durante el 275 H / 888 d.C., mientras que la campaña militar proseguía en Sicilia, estallaba en Qayrawān una insurrección provocada por una nueva ley que obligaba a retirar de la circulación los fragmentos de piezas antiguas de dirhem y a su sustitución por piezas enteras de nuevo cuño y menor ley. Sólo se aplacó a los revoltosos cuando se estableció firmemente el cambio (diez dirhemes por un dinar) y se fijó la ley de la moneda en un valor superior al de las piezas en circulación (Ibn 'Iḥrāq, "Al-Bayān al-Mugrib", I, 1901: 158).

El nágir de la crisis financiera 'aglabí se alcanza al tiempo que los andalusíes se apoderan de las Baleares, ya que en el año 289 H / 901 d.C., Abū-l-'Abbās Ibn Ibrahim Ibn Ahmad se vio obligado a recabar a sus cortesanos la devolución de las sumas que les habían sido donadas por el difunto padre del emir, quien se las había confiado para que fuesen distribuidas en concepto de limosnas a los pobres del país (Ibn 'Iḥrāq, "Al-Bayān al-Mugrib", I, 1901: 178).

Mientras la dinastía 'aglabí se enfrentaba sin éxito a sus problemas económicos, los andalusíes emprendían la conquista de las Baleares, en una campaña organizada privadamente

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

por Isam al-Jawlani, que se había apercebido de las posibilidades del archipiélago al volver de La Meca en el año 291 H/902-903 d.C, y que contó con la aprobación del emir omeya ‘Abd-Allāh (Barceló, 1984: 102-103). Esta información es ofrecida por Ibn Jaldūn en su *Kitab al-‘Ibar*, a tenor de la bibliografía ofrecida por Campaner en su obra “*La dominación islamita en las islas Baleares*”, 1888: 42. Lo más interesante de esta información, a nuestro parecer, es que el poder emiral de Córdoba y la oligarquía comercial estaban superando la crisis estatal, que perjudicaba a ambas partes, a través de la colaboración en empresas territoriales y comerciales desarrolladas en el exterior.

Probablemente la nueva posesión propició la libertad total de navegación y el abaratamiento de las tasas impositivas hasta un punto no sospechado, pues desde el archipiélago era factible navegar al Magrib, Egipto y el Próximo Oriente sin pasar por los dominios ‘aglabíes, cuyas arcas ya no recibirían en lo sucesivo el grueso de los impuestos cobrados a los comerciantes andalusíes que se dirigían a Oriente.

El proceso se agravaría cuando los comerciantes andalusíes comenzaran a desviar hacia la costa del Magrib Extremo las rutas del oro sahariano, cuyas terminales se habían situado con anterioridad en Susa y Túnez, pero que ahora finalizarían en Ceuta Tenes y Orán. Por su situación frente a Algeciras y como clave del Estrecho de Gibraltar, sería Ceuta la ciudad más beneficiada de la nueva situación.

Antes del año 290 H/903 d.C, fecha de la muerte de Ibn Faqīh, Ceuta estaba en manos de los Rustumíes (Ibn Faqīh, “*Kitāb al-Buldān*”, 1950: 32 y 33), los cuales mantenían sólidas relaciones con los Omeyas. En el año 317 H/929-930 d.C, fue conquistada por el califa

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

‘Abd al-Raḥmān al-Naḥḥir, junto con Tánger (Ibn Ḥayyan, “*Al-Muqtabis V*”, 1981: 194-195) el cual no descuidó el resto de la costa norteafricana, controlada por sus aliados jazaríes. Ceuta, según al-Maḥdī (2/2 mitad del siglo IV H/X d.C), era un célebre puerto de embarque, y Orán, como hemos mencionado con anterioridad, un puerto amurallado desde el cual se podía llegar a al-Andalus en un día y una noche (al-Maḥdī, “*Aḥsan...*”, 1950: 25). Pero no adelantemos acontecimientos.

Mientras que la influencia andalusí iba sentando plaza en el Magrib, como hemos visto, los ‘aglabíes fracasarían en su intento por situarse en el este del Mediterráneo: resultaron rechazados en Barqa y se verían obligados a incrementar el gasto público debido a sus numerosas campañas militares; parece que se vieron obligados a mantener a toda costa la estabilidad y salud de su moneda, por lo cual no parece extraño que Ibraḥīm II (262-290 H/875-902 d.C) se empeñase en eliminar los dirhemes de plata impura y en mantener el peso de 4’20 gramos como peso estándar del dinar (Laroui, 1994: 124) y que su sucesor ‘Abd-Allāh II (+ 291 H/903 d.C) incrementase la presión militar sobre Calabria (Dachraoui, 1981: 84), quizá para forzar la ruta del comercio italiano en su provecho, aunque este propósito les obligó a incrementar las tasas impositivas sobre sus súbditos (Julien, II, 1952: 52). Así pues, las medidas arbitradas por los emires no parecen haber dado el resultado apetecido: paliar las crecientes pérdidas del Estado y la angustiada pérdida de oro en provecho de al-Andalus, Sicilia e Italia; en realidad, estas medidas debieron resultar tanto más perjudiciales en la medida en que su aplicación aceleró el estallido de los primeros disturbios, los cuales se iniciaron en el seno de la propia dinastía gobernante. Y es que a estas alturas es más que probable que la oligarquía comercial de Ifrīqiyya comenzase a encontrar demasiado gravosa la empresa de Sicilia en

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
contraste con los decrecientes beneficios obtenibles y en consecuencia demasiado pesado el yugo de sus emires, los cuales les obligaban a sostener esta devastadora guerra.

Los descontentos asesinaron a 'Abd Allāh II y alzaron al emirato a su hermano Ziyād al Allāh III (291 H-300/903-912 d.C), que ajustició a los jefes del ejército y a una gran parte de su familia para sofocar las posibles rebeliones. De hecho, parece haber decapitado a la oligarquía insurgente y reintegrado grandes sumas al Tesoro, cuanto más que, en plena agonía de su emirato, cuando huía de los fatimíes, su reserva estratégica de oro ascendía a 1000 cinturones, cada uno de ellos con 1000 dinares (Dachraoui, 1981: 109).

En este contexto de descontento social, la rebelión *shā'ī* se hacía fuerte en el territorio de las tribus bereberes de Argelia e Ifriqiyya, y algunas de ellas abrazaron las creencias del *shā'ī*ismo duodecimano. No fue difícil para los decididos dirigentes *shā'ī*es hacerse con el control de Ifriqiyya, en estas condiciones (296 H/909 d.C).

Uno de los primeros objetivos del primer imán fā'imī, Ubayd-Allāh (296 H/909 d.C - 323 H/934 d.C) fue restablecer el flujo del oro sudanés hacia los puertos magribíes que aún controlaba (Shaban, II, 1980: 211). Al intentar restaurar en su provecho la circulación del oro, entraba en conflicto, inevitablemente, con la dinastía omeya de Córdoba. Otro de los objetivos fā'imíes era el dominio del mercado italiano, a expensas de Sicilia y sin entrar en conflicto

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
con los omeyas (Shaban, II, 1980: 211). Se forzaba pues la apertura de un frente de batalla con Bizancio, que detentaba el dominio de Italia del sur.

El estudio de las relaciones de los tres poderes durante el siglo IV H./X d.C marca uno de los momentos más dinámicos y fascinantes de la historia del Mediterráneo, que trataremos, siquiera sea someramente, en el siguiente capítulo.

14).- El contexto económico mediterráneo en el siglo IV H./X d.C.

Esta fase se define por la formación de un eje este-oeste (bizantinos-omeyas) contra los fílmimies, cuyas aspiraciones económicas habían fracasado en gran parte hacia el año 362 H/973 d.C, razón por la cual hubieron de desplazarse hacia el Este del Mediterráneo. Durante esta centuria, la afluencia de oro africano favorece el apogeo económico islámico y bizantino. Vamos a resaltar los hechos más importantes de la historia islámica y bizantina en ese siglo y su relación con la economía andalusí, pasando en otros capítulos a episodios más específicos, como las embajadas.

++++

14.1).- El califato ‘abbásí durante el siglo IV H./X d.C.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Durante el primer tercio del siglo IV H./X d.C, asistimos a un recrudecimiento de las hostilidades entre abasíes y bizantinos en el Egeo; casi con seguridad la intención última de los 'abbāsīes consistía en dominar las rutas comerciales de este mar y sus terminales terrestres.

Esta política fue iniciada por el califa 'abbāsī al-Muktaf+ (289 H/902 d.C-295 H/907 d.C), quien envió una embajada a Constantinopla (291-292 H/903 d.C), con la misión de arrancar al emperador bizantino León VI (273 H/886 d.C- 300 H/912 d.C) un tratado que garantizase la libertad de intercambios comerciales en la frontera y la seguridad personal de los comerciantes árabes de Oriente en Siria y las islas del Mediterráneo (Shaban, II, 1980: 151).

Defraudado por el escaso eco de su propuesta, el califa 'abbāsī decidió tantear la capacidad de respuesta bizantina, instigando una expedición contra Salónica de los marinos de Trípoli de Siria, bajo el mando del renegado León (292 H/904 d.C) (Vasiliev, 1946, II: 384). Esta agresión ponía en peligro el comercio bizantino. El emperador de Bizancio emprendió una serie de campañas contra los musulmanes: su primera medida consistió en armar una flota que erradicó momentáneamente el peligro islámico en el Egeo (293 H/905 d.C) (Maier, 1985: 185).

Al-Muktaf+ fue lo suficientemente inteligente como para trasladar la lucha a otro escenario donde los intereses bizantinos eran mucho más vulnerables: merced al control sobre Creta, como vimos, minó la posición económica del emirato tuluní, y logró recuperar el control

directo de Egipto y Siria (293-294 H/905 d.C), poniendo bajo su control el comercio de la India con Bizancio.

Es muy posible que, a causa de estas circunstancias, los bizantinos se vieran obligados a avenirse a estipular un tratado con los 'abbāsīs. La embajada llegó a Bagdad en el año 295 H/907 d.C, estableciéndose términos de paz. Esta situación se mantendría en tanto que los bizantinos necesitasen de los productos procedentes de Africa Oriental y los países del Océano Indico y quisiesen resguardar su precaria posición el Mediterráneo Oriental, muy erosionada por la pérdida de Chipre y Creta. La tutela sobre estas dos islas y las ciudades portuarias sirias, libanesas y egipcias otorgaba, por el momento, la supremacía al Califato de Bagdad, que inició una política de amplios vuelos en el Egeo.

El emperador bizantino León VI intentó desasirse de la tutela 'abbāsī arrancando a éstos últimos el comercio de Siria y Chipre, claves de la economía del Egeo. En el año 298 H/910 d.C una fuerza expedicionaria bizantina desembarcó en Chipre, mientras que otra invadía Siria y conquistaba Laodicea (act. Latakía). Al mismo tiempo, se registra la primera tentativa de reocupación de Creta (299 H/911 d.C) (Vasiliev, I, 1946: 379).

Sin embargo, cuando una importante flota bizantina fue aniquilada por León de Trípoli en el año 300 H/912 d.C (Maier, 1985: 185), estas tentativas cesaron momentáneamente. La balanza se inclinó a favor de los bizantinos cuando una flota islámica resultó aniquilada en el

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
mar Egeo en el año 305 H/917 d.C (Vasiliev, I, 1946: 377). La balanza de poder en el Mediterráneo Oriental no hacía sino inclinarse sin pausa, alternativamente, cuando un suceso inesperado vino a decantarla definitivamente en favor de los bizantinos. Este suceso fue la conquista de La Meca por los qármatas.

El califa 'abbāsī al-Muqtadir no pudo impedir que éstos robasen la Piedra Negra de La Meca (317 H/929 d.C) y arrebatasen al califato el control de las rutas del Mar Rojo, Siria y el Golfo Pérsico. Desde ese momento el comercio de los musulmanes cretenses con el imperio fatimí -que mantuvo unas difíciles pero densas relaciones con los qármatas-, primero a través de Trípoli de Libia, después directamente se incrementaría, en perjuicio del tráfico con los 'abbāsīs.

La creciente debilidad del imperio 'abbāsī se hizo patente bajo el nuevo califa, al-Qāhir (320 H/932 d.C-323 H/934 d.C), quien no pudo impedir el resurgimiento político de la milicia turca. Su desaparición señaló el desmembramiento del Imperio. La familia ijsādī (324 H/935 d.C - 359 H/969 d.C), de origen turco, se alzó con el control de Egipto y precipitó la total decadencia económica de los 'abbāsīs al arrebatarseles definitivamente las rutas del Mar Rojo y el Golfo Pérsico. La consiguiente crisis desembocó en el estallido de una guerra civil en el imperio entre los años 325 H/936 d.C-335 H/946 d.C, durante el transcurso de la cual se sucedieron tres débiles califas.

Parece que fue merced a estas circunstancias como la dinastía Buyí, que seguía las creencias religiosas de los *✚'ies duodecimanos, -y que por tanto debía estar en buenos términos con los fatimíes, proveedores de oro africano en ese momento- tomó en tutelaje el califato 'abbāsí, y para asegurar las bases de su precario poder, repartió entre sus fieles las tierras del Estado (*'iqta*), con unos resultados desastrosos, pues sancionaron la desintegración territorial del Imperio, cuyos intereses comerciales fueron profundamente perjudicados también a causa de la recuperación militar bizantina.

La recuperación de Antioquía por los bizantinos (359 H/969 d.C) (Vasiliev, I, 1946: 383) sanciona la situación de preeminencia militar y económica que los bizantinos habían adquirido a lo largo del siglo.

La decadencia de los 'abbāsíes se agravó con el establecimiento de los fatimíes en Egipto, durante el año 362 H/973 d.C, pues esta dinastía llegó al entendimiento con los bizantinos. La nueva relación entre estos dos poderes básicamente consistía en repartirse Siria y su riquísimo comercio, en detrimento de la dinastía 'abbāsí, enemiga religioso-ideológica de los fatimíes, que quedaba desplazada de los más importantes centros económicos, reducida a un papel secundario y por tanto, condenada a vegetar.

++++

14.2).- El Islam occidental: inicios de la confrontación entre omeyas y fūqimíes en el siglo IV H./X d.C.

Durante ese mismo periodo el califa 'Abd al-Raḥmān III (300 H/912 d.C –350 H/961 d.C) obtuvo el control territorial de al-Andalus, aplastando las rebeliones y contrarrestando la propaganda *ḥ'í; después de la conquista de Bobastro (315 H/927 d.C) inició la política de intervención omeya en el Magrib, que le reportó la adhesión de algunos notables beréberes y sus tribus. El objetivo era la consolidación de la presencia andalusí en las rutas norteafricanas. Pero para alcanzar esa anhelada meta, el emirato omeya debía poseer no sólo fuerza, sino también prestigio. Por esa razón, y al socaire de ciertos sucesos político-religiosos de gran alcance acontecidos en el seno del Islam, 'Abd al-Raḥmān III se proclamó califa.

14.2.1).- Autoproclamación como califa de 'Abd al-Raḥmān III

La consolidación de su prestigio y poder obligaba a 'Abd al-Raḥmān III a proteger los intereses económicos de sus súbditos. Culminando la construcción económica y social que sus antepasados habían levantado con este fin, decidió erigirse en califa. En enero del año 317 H/929 d.C 'Abd al-Raḥmān III se proclamó como tal. El cronista al-Maqqarḥ sostiene que se proclamó califa al tener noticia de la decadencia 'abbāsí en Oriente, pero se equivoca al dar la fecha del asesinato de al-Muqtadir, que sitúa en el año 317 H/929 d.C, cuando realmente tuvo lugar en el año 320/932 (al-Maqqarḥ, I, 1ª, 1967: 331).

Pero probablemente, el suceso esgrimido por este autor no sea más que una excusa, un tapujo que cubra una de las más vergonzosas ofensas inferidas al Islam en el curso de su historia: y es que en el año 317 H./929 d.C, los qármatas robaron la Piedra Negra, llevándosela de La Meca. Este sacrilegio sancionó la decadencia del califato ‘abbāsidī, y fue rápidamente conocido en todo el Islam (Dachraoui, 1981: 158), mientras que los fīrīmīs consolidaban sus posiciones en Occidente. Para la mayoría de los musulmanes sunnīs, el imparable ascenso de la secta *✚’ī vendría acompañado de grande tribulación espiritual y sería como tragar el áspero y mortífero destilado del piedelobo.

En al-Andalus, que sin duda mantenía unas relaciones fluidas con Oriente, como demuestra la afluencia de productos orientales de gran valor (al-Maqqar✚, “*Naf✚...*”, 1967, I, 1: 333-334) el robo de la Piedra Negra debió causar un profundísimo impacto, incitando al emir ‘Abd al-Ra✚mān III a erigirse en califa; ya se habrían difundido holgadamente por el mundo musulmán los elementos de validez de su candidatura al Califato, pero aún así, en nuestra opinión, gustaría de resaltarlos al erigir la mezquita de Mad✚nat al-Zahrā’ (Rius, 2001: 430); además, en su propaganda se presentaba como el único dirigente musulmán descendiente de la familia del Profeta y por tanto el único musulmán digno, en derecho malikī, de alzarse al título califal. Todavía un siglo más tarde, en el siglo V H./XI d.C, Ibn ‘āzm al-Andalus✚ haciendo referencia a esta situación, reprodujo este ✚adiz:

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

"Si cualquiera de vosotros observa algún hecho reprobable, debe cambiarlo con la mano; si no puede, que lo haga con la lengua; si aún esto le es imposible, que lo haga con el corazón : esto constituye el deber mínimo hacia la religión" (Gardet, 1967: 449).

En la teoría jurídica sunní, el califa posee la obligación de ordenar el bien y prohibir el mal (Gardet, 1967: 445). Siendo entre los sunníes el califato un contrato entre la Comunidad y el Califa (Gardet, 1967: 429), se desprende que la ruptura de esta obligación en cualquiera de sus facetas supone la anulación de ese contrato. Como el califa ‘abbāsī se demostró incapaz de proteger a los fieles y a los Lugares Sagrados del Islam, incumplió su obligación, y su legitimidad quedó en tela de juicio. La teoría escolástica islámica (el astarismo), -en una idea compartida por la escuela jurídica sunní malikí-, concede que, cuando el mundo islámico es demasiado vasto, pueden coexistir dos imanes o califas (Gardet, 1967: 442).

Así es que ‘Abd al-Raḥmān III se alzó con el califato merced a unas circunstancias perfectamente aplicables a la ley islámica, que él mismo explica en la carta enviada a los gobernadores provinciales con motivo de su nueva investidura (*“Una crónica anónima...”*, 1950: 152-153). Al-Muqtadir no era ya un califa de derecho; falta de guía legal la Umma, el omeya pudo apoyar su actuación en las fuentes del derecho islámico, el Corán y la Sunna, con la intención teórica de proteger a la comunidad musulmana; de ello es muestra el siguiente *ḥadiz*, reproducido por Ibn ‘Azam y procedente de Ibn ‘Umar:

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

"Cualquier [musulmán] que muera sin estar ligado por un juramento prestado al imán, muere como se moría en el Tiempo de la Ignorancia que precedió al Islam" (Gardet, 1967: 428).

En última instancia, salvó al califato 'abbāsid el hecho de que, aunque un imán (poseyendo este término un sentido más religioso que político entre los sunnís) no pueda hacer reinar el orden, si su destitución implica la alfetna constante, entonces se escoge seguir obedeciéndole (Gardet, 1967: 442).

Económicamente, el alzamiento al califato también tuvo consecuencias. Durante la última parte del siglo III H./IX d.C, los tipos de cambio, que eran bastante fluidos, habían resultado desquiciados por la continua actividad militar, que, interrumpiendo la actividad comercial, generaba fuertes crisis de abastecimientos y el encarecimiento de las materias primas. Como consecuencia, se devaluarían continuamente las acuñaciones monometálicas –de ahí los intentos 'aglabíes por mantenerlas “*puras*”- en plata y degradando los intercambios comerciales. A principios del siglo IV H./X d.C, los estados que sólo acuñaban plata casi en su totalidad procedente del comercio y que habían realizado un esfuerzo militar más pronunciado, como los 'aglabíes, se derrumbaron a causa del esfuerzo. Se estaba imponiendo la acuñación en otro metal más valioso y de mayor prestigio, el oro, pero esta empresa sólo podía ser acometida por las dinastías de mayor poder real y con un acceso relativamente abierto a las fuentes de su procedencia. En caso de no ser así, se impondría el *vae victis*: relegadas al estadio de poderes secundarios, las dinastías musulmanas sin acceso directo al oro pasarían a ser meros sujetos secundarios de este tráfico, sometidas a los vaivenes provocados la precariedad económica, a no

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

ser que fuesen dotadas de elementos de comercio necesarios en todo el Islam. En concreto, para al-Andalus, cuyos comerciantes se habían infiltrado hasta el Egeo a través de Creta, debió representar una fuerte amenaza que el tráfico comercial mediterráneo se regulara a través del oro acuñado por Bizancio o los fatimíes.

Es muy probable que esta difícil situación no fuera del todo ajena a ‘Abd al-Raḥmān III, que, en su calidad de califa, inició las acuñaciones bimetálicas en al-Andalus. Al poner en circulación moneda de oro y fijar por ley su peso y valor, (regulando también la plata y el cobre) consagraba la intervención estatal en el mundo económico andalusí, otorgando a sus súbditos la posibilidad de ampliar sus mercados con una moneda sólida y estable, en abierta competencia con los fatimíes y bizantinos, únicos competidores capaces de acceder a las fuentes del oro de manera directa.

La acuñación de oro es una prueba del contacto permanente de los andalusíes con la ruta africana del oro y señala probablemente la urgente necesidad omeya de mantener su prestigio y la capacidad para imponer un patrón oro en un intento por estabilizar los tipos de cambio y dar cauce a su comercio.

14.2.2).- La generalización del oro en el siglo IV H./X d.C: competencia entre omeyas y fatimíes.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

La afluencia de oro al Mediterráneo propició la generalización de las acuñaciones en este metal durante el siglo IV H./X d.C. Tanto los bizantinos, como los fatimíes o los omeyas gozaron de una abundancia sin precedentes del preciado metal, pero las circunstancias políticas y económicas impidieron una fijación internacional de los patrones de cambio y acuñación, provocando la confusión incluso dentro de las mismas áreas culturales. Dada la ausencia de patrones internacionales legalmente establecidos para el cambio de distintos pesos, tanto para la moneda como para la mercancía, son continuas las referencias de los geógrafos a los tipos y valores de cambio, no ya sólo entre la moneda de oro perteneciente a distintas áreas, sino también a la plata y el oro, sobre todo cuando escriben sobre productos comerciales, e incluso sobre los pesos y medidas (al-Maqdis✚, “A ✚san...”, 1950: 49).

No obstante, el flujo fluido de oro facilitó un aumento general de la actividad comercial y del nivel de vida. De esta centuria datan las optimistas notas de los geógrafos sobre la baratura de la existencia en al-Andalus y el Magrib (Ibn ④awqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 96 y 107) (al-Maqdis✚, “A ✚san...”, 1950: 41). La riqueza, obviamente, fomentó la actividad comercial y el trabajo. El Estado invierte sus beneficios y da muestras de su poder mediante la realización de grandes obras públicas tanto en al-Andalus (Mad✚nat al-Zahr④, Gormaz, Almería, etc) como en Ifr✚qiyya (construcción de Mahdiya y Sabra) (al-Maqdis✚, “A ✚san...”, 1950: 17), como en Bizancio, donde, tan sólo en Trebisonda, el emperador recaudaba, en concepto de impuestos, la formidable suma de 10 quintales de oro (Ibn ④awqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 193), aunque el mismo autor comenta que las ciudades bizantinas de cierta opulencia son muy pocas y que las rentas totales del Imperio Bizantino son irrisorias, sus recursos escasos, sus finanzas deficientes y, en conjunto, sus poblaciones insignificantes (Ibn

Ⓜawqal, “*Configuration...*” I, 1964: 194 y 195). Esta última es una información que podemos considerar viciada, habida cuenta del poderío bizantino de la época.

El comercio evitó que la población andalusí sufriese graves crisis de abastecimientos en todo el siglo IV H./X d.C, merced a la regulación de la moneda, ya que, en época de sequía, se compraban cereales en el exterior, impidiendo que los precios subiesen en exceso (Ibn Ⓜaymūn, “*Muqtabis V*”, 1981: 287). En nuestra opinión, esta forma de actuar incrementó la implicación de la dinastía Omeya en el fomento del comercio exterior, ya que el califa era quien arbitraba las medidas necesarias en caso de crisis de abastecimientos; los intereses generales del califato Omeya incluían la protección y el fomento del comercio.

Esta política redundaría en un auge general de la prosperidad, el cultivo bien desarrollado del territorio y el arraigo de una buena cantidad de población cuyos medios de vida eran mas o menos suficientes. Todos estos extremos fueron reseñados por los cronistas (Ibn Ⓜawqal, “*Configuration...*” I, 1964: 107). Es significativo que aunque sólo existía una ciudad andalusí de gran envergadura, Córdoba, el agro andalusí fuese rico: los poblados campesinos omeyas presentan registros arqueológicos sensiblemente parejos a los de las ciudades y la distribución demográfica parece homogénea (Zozaya, comunicación verbal). También es de hacer notar que los geógrafos señalan la baratura general de los precios en el Occidente musulmán (Al-Maqdisī, “*Aḥsan...*”, 1950: 41), lo cual parece consecuencia de un fácil acceso al metal precioso y al comercio.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Ahora bien, el flujo de oro se traducía en poder político a través de su control, influyendo así sobre las profundas transformaciones que empiezan a registrarse en el Islam occidental a comienzos del siglo IV H./X d.C.

Por esa razón, parece ser que 'Abd al-Ra m n III, flamante califa, inauguró dos cecas: una en Córdoba, donde se acu aba oro y plata (Ibn  ayy n, "Muqtabis V", 1981: 185), situada cerca de la Puerta de los Perfumeros (Ibn al-Faq h, "Kit b al-Buld n", 1949: 51) y otra en Madinat al-Zahr ', donde fue organizada a partir del año 333 H/944 d.C, a raíz del traslado de los servicios del Estado a esta villa califal.

La moneda fue, plausiblemente, utilizada por los omeyas como arma para enfrentarse a la dinastía fatimí, que se perfilaba como principal competidora económica de los andalusíes y que partía de una posición de ventaja: las sólidas relaciones que mantenía con los qármatas, los cuales, desde su estratégica posición en el Golfo Pérsico, amenazaban con someter a tutela el comercio andalusí con Persia y la India, ya muy desarrollado, a tenor de las noticias de los cronistas (al-Maqqar , "Naf ...", I, 1, 1967: 333-334). Además, los fatimíes sostuvieron unas estrech simas relaciones con Si ilm sa, aún antes de obtener el poder, pues Ubayd All h, el primero de los imanes fatimíes de Ifriq ya, se refugió en ella durante el año 292 H/905 d.C (Dacharaoui, 1981: 93), de tal manera que estaban en situación de cortar la progresiva afluencia de oro africano a al-Andalus.

Tanto es así que, desde el año 297-298 H/909 d.C, los fatimíes habían obtenido el control de la ruta del oro sudanés -indispensable para los andalusíes- y la sal del Sahara gracias a la

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
conquista de Tíbet y Sicilia. Esta doble victoria se integraba con la necesidad de controlar las rutas que conducían al Oriente islámico y a Egipto, apoderándose así del comercio del mundo mediterráneo. Entre los años 297-298/909 y 307-309 H/919-921 d.C, el primer imán fatimí Ubayd Allāh (297 H/909 d.C - 322 H/934 d.C), tuvo este único objetivo entre sus metas políticas.

Aunque en Ifriqiya la dinastía fatimí procuró no ofender los sentimientos de la mayoría sunní, al sordo rechazo de sus pretensiones religiosas se unía la voracidad y brutalidad del fisco fatimí, patente sobre sus sujetos ya desde fecha muy temprana, en el año 307 H./919 d.C (Ibn 'Alīrī, "Al-Bayān al-Mugrib", II, 1998: 181-183) y la rígida ordenación del mundo económico ifriquí, que llegaba hasta arruinar ciudades como Qayrawān en beneficio de las fundaciones de nueva planta 'ubaydíes, como Mahdiya (al-Maqdisī, "As-San...", 1950: 13).

No es de extrañar pues que en Ifriqiyya, Libia y Sicilia tuvieran lugar continuas rebeliones y asonadas contra los fatimíes (Dachraoui, 1981: 132 y ss), los cuales, haciendo de la necesidad virtud, obtenían pingües beneficios de estas sublevaciones; por ejemplo, cuando la rebelión de Trípoli de Libia fue sofocada (300 H/912 d.C), se exigió a los tripolitanos sufragar los gastos de la expedición contra ellos, que ascendían nada menos que a 400.000 dinares (Dachraoui, 1981: 136). También los sicilianos pagaron fuertes contribuciones de guerra una vez sofocado su levantamiento legitimista 'aglabí (300 H/912 d.C) (Dachraoui, 1981: 138). En esta rebelión debió influir decididamente el rechazo a la fiscalidad fatimí por parte de los sicilianos.

En nuestra opinión, una vez obtenidos los necesarios recursos económicos y consolidado el control sobre la ruta de Italia y el Norte de Africa, Ubayd Allāh tanteó la posibilidad de conquistar el eje de las rutas entre el Próximo Oriente y la India, al iniciar un ataque contra Egipto, en 301 H/914 d.C, el cual fracasó (Dachraoui, 1981: 142-147). Este ataque serviría sobre todo para tantear el volumen del comercio egipcio e inmiscuirse en sus rutas comerciales con Creta y Siria, saquear la rica ciudad de Alejandría de Egipto y ganar prosélitos.

Sin embargo, parece evidente que, a fin de controlar el tráfico comercial del Islam Occidental, los fatimíes debían controlar Siġilmāsa, que fundada en el año 140 H/757 d.C por los beréberes Miknasa, estaba situada en la región de Tafilalest, sobre la importantísima ruta de Tariq al-Sultan (Gautier, 1922: 301) la cual unía la ruta del oro a Fez, gobernada por la emigración andalusí, y Meknes, también perteneciente a los Miknasa. Clave de la ruta sahariana del oro y la sal, estaba ocupada por una guarnición de 2.000 caballeros kutāmíes, sometidos a la soberanía fatimí, en el año 297-298 H/909 d.C. (Dachraoui, 1981: 122-123-124).

Esta ciudad poseía unas rentas de 400.000 dinares en el año 340 H/951 d.C, mantenía un comercio ininterrumpido con Sudán, el Magrib y al-Andalus, y se barajaban en ella sumas que alcanzaban los 42.000 dinares en un solo trato durante el siglo IV H./X d.C (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 97-98). La importancia que poseía queda atestiguada por la numerosa guarnición que los fatimíes instalaron allí. No obstante, desde el principio los fatimíes

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

se enfrentaron aquí también a una ardua resistencia, contra la cual tenían que actuar constantemente, como prueba el hecho de que, al volver de Siilm^{sa}, el Mahd⁺ se vio forzado a sofocar la rebelión de Ta⁺art (Dachraoui, 1981: 124).

Es factible que la situación resultase finalmente intolerable para los omeyas, cuyo suministro de oro, y en consecuencia su comercio, se ponía en peligro. ‘Abd al-Ra⁺mⁿ III se enfrentó a los fatimíes para mantener el control de la ruta sahariana del oro sudanés, diseñando una política mediterránea que se apoyaba en dos bases: intervencionismo en el Magrib e inicio de relaciones con las repúblicas comerciales italianas y con Bizancio, que al igual que los omeyas no querían verse sofocadas por las pretensiones fatimíes. En cuanto a la política norteafricana, en el año 315 H/927 d.C conquistó Melilla, en el año 318 H/930 d.C obtuvo la rendición del Algarbe y sus puertos (Arié, 1984: 23) y de Algeciras (Ibn ^{ayy}ⁿ, “*Muqtabis V*”, 1981: 169) y en el año 319 H/931 d.C logró la sumisión de Ceuta (Arié, 1984: 23).

Parece cierto que, al tener la posibilidad de cerrar los puertos, y por tanto el comercio, a las tribus magribíes, el califa omeya obtuvo la sumisión, o la colaboración, de las más importantes cabilas en las zonas del Magrib estratégicas para al-Andalus. Por ejemplo, los Magrawa expulsaron a los fatimíes del Magrib central, comprendidos Argel y Orán (González Palencia, 1932: 44); debe tenerse en cuenta que la distancia marítima entre Orán y al-Andalus era de un día y una noche (al-Maqdis⁺, “*A ⁺san...*”, 1950: 25).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

En cuanto a al-Andalus, a nuestro modo de ver, desde la conquista de las Baleares, los omeyas habían delineado una nueva política de entendimiento con la oligarquía comercial; la toma de soberanía sobre los puertos andalusíes fue seguida por el progresivo control del Magrib y su flujo de oro; sin acceso a las costas ni al oro, no podía tener salida la producción agraria ni minera o industrial. En consecuencia, la oligarquía territorial andalusí se aquietó y buscó un provechoso entendimiento con el poder político omeya, por lo demás lo suficientemente flexible como para ser bastante generoso a la hora de repartir sus recursos. De esta manera, fueron sofocadas las últimas y más pertinaces rebeliones andalusíes: Toledo, que precisaba mantener su relación con Córdoba y el Estrecho, se rindió al califa en el año 319 H/931 d.C y Zaragoza, ligada íntimamente al Ebro y Tortosa, en el 326 H/937 d.C.

En virtud de este supuesto entendimiento, soberanía omeya a cambio de protección comercial y paz, una vez liquidados los levantamientos andalusíes, ‘Abd al-Raḥmān III hubo de implicarse a fondo en la política africana, centrando su actuación en la conquista de las zonas portuarias, y dejando a los fatimíes el interior del territorio, de momento: en consecuencia, el califa omeya organizó una serie de ataques contra las plazas de Masila, Tenes y Tāhart. Esta campaña terminó en tablas, pues aunque las dos primeras ciudades cayeron en sus manos el año 317 H/929 d.C, quedó en poder de los fatimíes Tāhart (Ibn Ḥayyān, “*Muqtabis V*”, 1981: 172). Tánger cayó en manos de los omeyas en el año 340 H/951 d.C (Arié, 1984: 24). La estrategia del califa omeya consistía en apoderarse de los puertos donde desembocaban las rutas comerciales, la sal y el oro, para obtener el control de las plazas del interior.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Por otra parte, 'Abd al-Raḥmān III no descuidó el control de las rutas del interior; llegó a un entendimiento con los fatimíes en Fez, dividida en dos ciudades, una fatimí y otra omeya, cada una con su gobernador, aunque el emir fatimí había de residir fuera de la ciudad, en Yabal Zalagh (al-Maqdisī, "Aḥsan...", 1950: 27, 28). Esta posición predominante obligaría a Siḥilmīsa a comerciar preferentemente con los omeyas, pese al dominio político de la ciudad por los fatimíes, que habían de mantener sobre la misma un estrecho control militar.

La caída de Tánger (340 H/951 d.C) en poder de 'Abd al-Raḥmān III puso verosíblemente las terminales marítimas de la ruta del oro en manos de los omeyas y la consolidación de este control decidió probablemente al emperador bizantino a entablar relaciones directas con al-Andalus. En el año 336 H/947-948 d.C, según Ibn Jaldūn y en el 338 H/949-950 d.C, según Ibn 'Ayyūn, fue recibida una embajada bizantina en Córdoba. (al-Maqqarī "Nafī...", I, 1ª, 1967: 343).

Los hechos parecen indicar que, en ese momento, el omeya había formado un reino tributario en el Magrib, cuyas fronteras ponían a su servicio las rutas existentes entre la costa, desde Argel y Tánger a Siḥilmīsa. Posiblemente los bizantinos deseaban asegurarse el flujo constante de oro a través de las relaciones comerciales y al mismo tiempo asegurarse frente a los fatimíes, pero al-Andalus obtenía como contrapartida la apertura de las rutas comerciales de Provenza e Italia.

En nuestra opinión, se habían creado las bases para un acercamiento de omeyas y bizantinos para erradicar a los físimies. En cierto modo, se trataba de un aconchabamiento, cuya iniciativa, a tenor de los datos fragmentarios que nos restan, partió de los bizantinos; este hecho no deja de tener su lógica, pues éstos últimos se hallaban directamente amenazados en mayor grado que los omeyas por el expansionismo árabe, ya que su accesión al oro africano se realizaba a través de intermediarios y su coima en este tráfico estaba en peligro. De ahí que a partir de mediados del siglo IV H./X d.C tengamos constancia de dos embajadas bizantinas en Córdoba: una en el año 337 H/948 d.C, otra en el año 361 H/972 d.C.

14.3).- Las embajadas bizantinas en el Islam occidental durante los siglos III H./IX d.C y IV H./X d.C, y su trasfondo económico y militar.

14.3.1).- Introducción.

Se entiende por embajada el *"mensaje para tratar algún asunto importante, especialmente los que se envían recíprocamente los jefes de estado por medio de los embajadores"*. (*Gran Enciclopedia del Mundo Durvan*, XX, 1969: 511). Las embajadas han sido un medio habitual de comunicación entre los países desde épocas remotas, y en la Edad Media fueron un medio de acción habitualmente utilizado por los bizantinos como cobertura de su actuación internacional, ya fuera hacia los pueblos bárbaros o hacia los califas de Bagdad.

Frecuentemente las embajadas se coordinaban y/o precedían a otro tipo de iniciativas encaminadas a un objetivo concreto de su política exterior. Su mismo carácter complementario para acciones de tipo más amplio las convertía en un medio de acción no regularizado temporalmente por norma alguna, dependiendo su frecuencia de los asuntos urgentes que afectasen al mundo bizantino. Por esta razón, el lapso de tiempo que separa a las embajadas bizantinas en al-Andalus es muy irregular, aunque coincide con la acción emprendida hacia otras partes del mundo islámico.

14.3.2).- Las relaciones omeyas con Bizancio durante el siglo III H./IX d.C.

14.3.2.1).- Proemio : las relaciones entre Bizancio y los omeyas entre los años 41 H/661 d.C y 133 H/750 d.C.

En el año 39 H/659 d.C., Constante II (641-668 d.C) despachó la primera embajada bizantina enviada a un califa omeya, Mu'awiya (41 H/661 d.C-61 H/680 d.C), cuyo objetivo consistía en solicitar la paz en las fronteras orientales (Roth, 1926: 45-46). La obtuvo, pero sería rota en el año 43 H/663 d.C (Roth, 1926: 46). La embajada omeya enviada a Constantinopla el año 49 H/669 d.C reanudó las relaciones amistosas entre ambos poderes, y provocó el intercambio de regalos y misivas entre Mu'awiya y Constantino IV (668-685 d.C) (Roth, 1926: 47).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

A raíz de una embajada enviada por Mu'awiya en el año 58 H/677 d.C se firmó la paz y se ajustó el monto de un tributo anual que los califas debían entregar a los bizantinos, los cuales recibieron diversas embajadas a raíz de este triunfo (Vasiliev, I, 1946: 270). Justiniano II (685-695 d.C) también recibió embajadas omeyas, y sus sucesores firmaron la paz con los califas omeyas en 100 H/717 d.C, después del fracasado sitio de Constantinopla, y en 123 H/740 d.C, después de la brillante victoria bizantina de Acroinon (act. Afium Karahissar, en Anatolia).

Después de esta fecha, las relaciones de los emperadores isáuricos y los califas omeyas fueron bastante pacíficas hasta la aniquilación de la dinastía omeya de Damasco en el año 133 H/750 d.C. Es decir, que las embajadas bizantinas recibidas en la corte omeya de Córdoba poseían una larga tradición diplomática y estaban acreditadas por un largo periodo de paz entre ambos poderes.

14.3.2.2).- La primera embajada bizantina en Córdoba (225 H/839 d.C).

En el año 223 H/837 d.C el emperador Teófilo había reanudado victoriosamente sus campañas contra los 'abbāsīs, pero en el año 224 H/838 d.C el califa al-Mu'tasim penetró profundamente en Asia Menor y tomó Amorion; la presión islámica se hizo agudísima, y se rumoreaba que el propio califa pretendía tomar Constantinopla.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

La contraofensiva preparada por el basileus contemplaba la creación de una cobertura diplomática, por lo que las embajadas bizantinas aparecieron por todo Occidente en busca de alianzas. Sus diplomáticos aparecieron en Venecia, en Ingelheim (donde se encontraba a la sazón la corte de Ludovico Pío) y en Córdoba (Vasiliev, I, 1946: 343-344).

En el año 225 H/839-840 d.C llegaron los embajadores bizantinos a al-Andalus (Levi-Provençal, Bizantion, XII, 1937, "*Yadwa al-Muqtabis*"). En Córdoba, intentaron obtener el apoyo de 'Abd al-Raḥmān II para iniciar una ofensiva coordinada contra los 'abbāsīs, pero además recordaron al emir el asunto de Creta, que en ese año estaba ya en poder de Abū 'Aḥsān y declararon como el Norte de Africa se había emancipado de la autoridad bagdadí, tratando de convencer al omeya para iniciar una campaña contra él.

El embajador bizantino no obtuvo sino la promesa de una paz entre ambas dinastías y el envío de dos embajadores andalusíes a Constantinopla, pues el emir 'Abd al-Raḥmān II se abstuvo de comprometerse en el asunto de Creta, aduciendo que los conquistadores de la isla habían sido desnaturalizados y habían acatado la soberanía 'abbāsī (*Yadwa al-Muqtabis*, Bizantion XII, 1937).

Es harto probable, no obstante el fracaso cosechado por la diplomacia bizantina, que el embajador Qartiyus (Cuartus (?)), enviado sin duda por el emperador Teófilo (829-842 d.C), llevase la misión de firmar una alianza ofensivo-defensiva que habría de sancionarse por una

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
embajada omeya en Constantinopla, aunque desgraciadamente este aserto se ha trocado en conjetura, dada la ausencia de datos. La intención de Teófilo radicaría, en nuestra opinión, en obtener la ruptura de hostilidades por parte de los omeyas contra los ‘aglabíes y Creta. Por lo que toca a los ‘aglabíes, éstos eran súbditos de los califas ‘abbāsīs, de quienes obtenían su confirmación como emires y de los cuales incluso recibían subsidios (Julien, II, 1952: 45). Probablemente, el objetivo militar seleccionado por el emperador Teófilo era Ifrīqiyya, o más seguramente, Sicilia, importantísima provincia bizantina que a la sazón había sido invadida por Ziyādat Allāh I (198 H/813 d.C - 224 H/838 d.C); quizá el emperador bizantino anhelaba así mismo bloquear el acceso de voluntarios andalusíes que engrosaban las huestes ‘aglabíes en la guerra de Sicilia. El emperador Teófilo solicitaba además la intervención omeya contra Creta, pero ‘Abd al-Raḥmān II se negó elegantemente a iniciar cualquier tipo de actividad bélica contra la isla, cuya relativa lejanía de las costas andalusíes haría azarosa la navegación de una flota de guerra y que por lo que toca al negocio económico, muy probablemente era vital ya en las redes andalusíes. En definitiva, esta embajada manifiesta hasta que punto los intereses comerciales, políticos y militares del Mediterráneo afectaban ya a al-Andalus, y la importancia del emirato de Córdoba a los ojos de Bizancio.

++++

14.3.3).- La primera embajada bizantina en al-Andalus durante el siglo IV H/X d.C.

14.3.3.1).- Antecedentes: la situación mediterránea a mediados del siglo IV H./X d.C.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Los acontecimientos que desde principios del siglo IV H./X d.C tenían lugar en las riberas del Egeo, habían de resultar fundamentales para la historia económica de al-Andalus durante toda esa centuria. El desembarco árabe en Creta originó la desorganización de las islas bizantinas del Egeo, pues las algazúas marítimas musulmanas, procedentes de Siria y de Creta, se sucedieron sin cesar sobre las posesiones de Bizancio (Christides, 1984: 159-163), e incluso algunas islas del Egeo (Egina, Paros, Naxos, Ios y Thera) fueron convertidas en posesiones islámicas, siquiera temporalmente, (Christides, 1984: 192) entre el 214 H/830 d.C y el 222 H/837 d.C.

Algunas de las islas de ese mar, por causa de los corsarios, permanecieron desiertas hasta comienzos del siglo IV H./X d.C, como Egina y Paros (*Corpus Bruxellense Historiae Byzantinae*, 1, tomo I: 56-57). Esta situación, en nuestra opinión, delata tanto la debilidad demográfica de los musulmanes cretenses, que no podían poblarlas, como su voluntad de impedir el reasentamiento comercial bizantino en el Egeo, pues sólo mostrándose agresivos podrían mantener su supremacía.

Podría ser que, como hemos visto, el éxito andalusí en Creta inquietase a los ‘aglabíes. Si éstos últimos querían hacer fructificar la conquista de Sicilia, debían asentarse también en el Mediterráneo Oriental, so pena de convertirse en meros intermediarios comerciales. La solución radicaba en la intervención militar en Creta: durante el año 244 H/859 d.C, se registra la primera incursión ‘aglabí en esta isla. La expedición fue dirigida por el emir de Sicilia, al-'Abbās, pero

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

la expedición se saldó con la derrota musulmana y la pérdida de 20 barcos (Ibn 'Iṣṣāq, "Al-Bayḥān al-Mugrib", II, 1998: 113). Ello podría interpretarse así:

- 1).- Una parte importante de la isla seguía aún bajo dominio bizantino, probables contrincantes.
- 2).- Los 'aglabíes deseaban apoderarse de Creta y en consecuencia de las rutas navales mediterráneas del Oriente, impidiendo el predominio andalusí y 'abbāsī tanto como bizantino.

La precariedad de su posición en Sicilia y Creta amenazaba con desplazar a Bizancio a un papel secundario en las rutas comerciales del centro del Mediterráneo, sobre todo cuando en el año 289 H/902 d.C los 'aglabíes desembarcaron en la Italia continental -Calabria- y tomaron Cosenza (Ibn al-Jaṣṣāb, "Kitāb...", 1983: [35]), poniendo en peligro los territorios continentales italianos de Bizancio.

A principios del siglo IV H./X d.C, los bizantinos sólo conservaba en Italia Calabria y Longobardia, pues Sicilia, falta del apoyo de Constantinopla, había sido lentamente ocupada por los 'aglabíes durante el siglo III H./IX d.C. Invadida en el año 212 H/827 d.C, Palermo había caído en el año 216 H/831 d.C, Mesina en 229 H/843 d.C y Enna (act. Castrogiovanni) en el año 245 H/859 d.C. En el año 265 H/878 d.C fue conquistada Siracusa, y en el 290 H/902 d.C, Taormina. Después de esa fecha, sólo subsistían en Sicilia algunas guarniciones bizantinas, aisladas, escasas en número y fuerza (Julien, II, 1952: 53). Los 'aglabíes habían así conquistado una de las principales bases económicas del Mediterráneo, aunque, como veremos, el fruto de este esfuerzo beneficiaría a sus sucesores.

El control musulmán de Creta y la liquidación de la resistencia bizantina en Sicilia, después de la caída de Taormina (290 H/902 d.C), originó nuevas algazúas. En el año 292 H/904 d.C, León de Trípoli saqueó Salónica (Vasiliev, I, 1946: 379). La situación frisaba la catástrofe para los bizantinos, cuyos mejores puertos eran impunemente saqueados o tomados. Al fin, una flota bizantina aniquiló a León de Trípoli en Lemnos, durante el año 305 H/917 d.C (Maier, 1974: 191)

La conquista del sur de Italia era un desarrollo lógico de las pretensiones económicas de Ifr+qiyya. Los f@*imíes, (que por fuerza habían de sostener parecidas motivaciones económicas que sus antecesores los ‘aglabíes), desembarcaron en la Italia del sur y ocuparon Rhegium (act. Reggio) en Calabria, durante el año 306 H/918 d.C (Dachraoui, 1981: 155) obteniendo así el dominio del Estrecho de Mesina.

Podría ser que la guerra entre Bizancio e Ifr+qiyya aparejase un aspecto económico fundamental: la disputa por obtener la hegemonía en la circulación del oro acuñado, que otorgaría la supremacía comercial. En principio, la hegemonía comercial había pertenecido a los bizantinos, cuya moneda de oro había penetrado hasta al-Andalus ya en el 96 H/714 d.C. En Italia, a fines del siglo III H./IX d.C, tan sólo se acuñaba moneda de oro en las posesiones bizantinas (Renouard, 1972: 24), pero sin embargo los ‘aglabíes empezaron a acuñar moneda de oro, la cual se expandió hasta al-Andalus a fines del siglo III H./IX d.C (Cantó, 2001: 419) y

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

pondría en serios aprietos a los bizantinos en su afán por el control de las rutas del oro. La total conquista africana de Sicilia debió constituir una buena ocasión para que los ‘aglabíes iniciaran las acuñaciones bimetálicas, pues ya en el año 292 H/905 d.C se había consolidado la acuñación de dinares ‘aglabíes en Africa (Dachraoui, 1981: 93).

Los fātimíes mantuvieron desde un principio excelentes relaciones con Siqilmūsa (Dachraoui, 1981: 105). En nuestra opinión, si los fatimíes querían someter económicamente a Sicilia e Italia, no tenían otra opción que desbancar a las acuñaciones bizantinas. La única posibilidad de conseguirlo radicaba en obtener el control sobre la ruta del oro africano (que se extraía en la actual Ghana), cuya base de redistribución más importante era Siqilmūsa. Para dar una idea de la riqueza de esta ciudad, basten estos datos: en el año 340 H/951 d.C., había comerciantes en esta ciudad que manejaban recibos de 42.000 dinares. La renta de la ciudad, incluida la acuñación de moneda, alcanzaba los 400.000 dinares (Ibn Hawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 97-98).

Podría haber sucedido que, merced a esta relación con la ruta del oro, y a las exacciones sobre sus súbditos, desde el año 306 H/919 d.C (Ibn ‘Iḥrāq, “*Al-Bayḥān al-Mugrib*”, II, 1998: 181-183) los fātimíes dispusiesen a su entera satisfacción de fondos abundantes, con los cuales la presión fātimí se incrementaría progresivamente en Calabria, como de hecho parece ser que sucedió. El propio visir de Ubayd Allāh, Ṣawḥar, encabezó una exitosa algazúa contra Calabria, de la que regresó con gran cantidad de botín, durante el año 312 H/924-925 d.C. (Dachraoui, 1981: 155). El emperador Romano Lecapeno, probablemente con la intención de

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

ganar tiempo, no dudó en concluir un tratado con los fūṭūḥīyās, en virtud del cual había de rendirse tributo al imán Ubayd-Allāh (313 H/925 d.C) (Dachraoui, 1981: 155-156). La presión seguiría incrementándose hasta hacerse intolerable para los bizantinos, pues ya no eran tan sólo los saqueos, tropelías y depredaciones de la soldadesca fūṭūḥīyā y la presión constante y ávida de su gobierno sobre el Imperio Bizantino, sino que, para mayor escarnio, en varias ocasiones, el retraso en el envío de este humillante tributo fue causa de implacables ataques contra las posesiones bizantinas en Italia (Dachraoui, 1981: 156).

En última instancia, parece que los fūṭūḥīyās estaban intentando introducirse, de manera un tanto brusca, en las rutas comerciales italianas, relegando a los bizantinos en su provecho. Pero es que, además, a través de las imposiciones fūṭūḥīyās, Bizancio estaba amenazado de desangrarse de oro, mineral que no era demasiado abundante dentro de sus fronteras y del cual necesitaba abastecerse a través del comercio.

En nuestra opinión, los imanes fūṭūḥīyās practicaban una política económica a medio plazo, consistente en imponerse como potencia rectora del comercio mediterráneo, apoyados por su fuerza militar y religiosa: en cuanto a Bizancio, los tratados que obligaban al Basileus a desembolsar grandes sumas al erario de Maḥdīyya le despojaban del oro obtenido a través del comercio, convirtiendo a los bizantinos en recaudadores de los fūṭūḥīyās, pero sin derecho a paga y reducidos a un mero papel subsidiario, al despojarles de sus posesiones italianas; y en cuanto a los omeyas de Córdoba, los fūṭūḥīyās comenzarían a perjudicar sus intereses al intentar desplazar hacia el Este las rutas comerciales procedentes del Sahara y colocar bajo su supervisión el tráfico naval de las aguas sicilianas.

En un primer momento, este *modus operandi* fátimí parece haber obtenido cierto éxito, ya que todo el tráfico comercial que atravesaba el centro del Mediterráneo quedaba a su arbitrio, suceso que animaría al imán a extender su radio de acción al norte de Italia y el Golfo de Provenza, a través de una serie de incursiones reseñadas en este mismo párrafo. Pero esta pretensión implicaría el conflicto con al-Andalus, que comenzaba ya a consolidar sus lazos económicos con el Próximo Oriente, Provenza e Italia. Cuando en el año 322-323 H/934 d.C, varios barcos cristianos de comercio, procedentes de al-Andalus, fueron interceptados por los fátimíes en su viaje de vuelta a Italia (Gautier, 1937: 353) y una flota fátimí (323 H/934-935 d.C) se dirigió contra Cerdeña arrasando esta isla, donde quemaron una gran cantidad de navíos, y a continuación saqueó Génova muy a su sabor (Ibn al-Astar, “*Kamil...*”, IV, 1870: 586) (Ibn ‘Arif, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, II, 1998: 209), el conflicto de intereses entre fátimíes y omeyas se trocó agudo en demasía y la colusión de los segundos con los diversos poderes del litoral cristiano mediterráneo y con la dinastía macedónica de Constantinopla sería tan sólo cuestión de tiempo.

En nuestra opinión, la precipitación de la alianza bizantino-omeya viene precedida por la normalización de las relaciones andalusíes con los territorios catalanes, lombardos, ligures y provenzales. Ello no debería sorprendernos desde el momento en que lo corsario y la piratería no son con frecuencia sino los medios utilizados por terceros para introducirse por la fuerza en una determinada esfera económica exclusiva; por ejemplo, reflexionemos sobre el siguiente caso: las Antillas a mediados del siglo XVII, donde el despreciable pirata inglés Morgan, uno de los más repugnantes criminales del Caribe, acabaría por convertirse en gobernador de Jamaica –una vez arrebatada por él y sus cofrades a España y puesta bajo la soberanía del rey de Inglaterra- y en

perseguir a su vez a sus antiguos camaradas, aún no bien aquietados y ajenos por completo a las ventajas del tráfico pacífico de bienes comerciales.

Volviendo a nuestro caso, es claro que los omeyas cordobeses, que se habían introducido violentamente en las regiones de los Gallegos, Calabria, Francia y Lombardía, de las cuales extraían grandes botines, sea en ricas preseas, sea en esclavos, (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 109) decidieron cambiar el cariz de sus relaciones con la zona a partir de la última gran algará califal contra Barcelona, datada en el año 935 d.C, cuando la flota omeya atacó el litoral catalán y Barcelona, que el ejército musulámico no pudo tomar (Ibn ʿAyyūb, “*Muqtabis V*”, 1981: 275-276); en ningún caso se puede deducir de esta noticia que se firmase un acuerdo de paz, como dice Sénac (Sénac, 2001, 78), sino que el dicho acuerdo se produjo en el año 329-330 H/940 d.C, cinco años después (Ibn ʿAyyūb, “*Muqtabis V*”, 1981: 341), y no deja de ser a nuestro juicio harto significativo que la paz fuera urdida por un judío –esta raza tenía intereses comerciales harto extendidos en todo el Golfo de Provenza- muy afecto al califa cordobés y que fuera un judío, privado de la condesa Riquilda, quien ejecutase la acción de sumarse al acuerdo. Por otro lado, la firma debió ser precipitada por la inminencia del ataque de la escuadra omeya y generó la cesación, por orden expresa del califa, de las predaciones de Fraxinetum y de otros puertos andalusíes en los bienes de los diversos condes catalanes y de sus súbditos que se sujetaron al acuerdo y que en lo sucesivo gozaron del derecho de libre tránsito y de libertad de comercio en al-Andalus (Ibn ʿAyyūb, “*Al-Muqtabis V*”, 1981: 342). No deja de ser harto significativo, a nuestro juicio, que la paz sellada con el conde de Barcelona fuese seguida por una paz acordada con el rey Hugo de Arlés, durante el año 329-330 H/940 d.C (Sénac, 2001: 79-80), ciudad en la cual, por cierto, no eran menos abundantes los judíos que en Córdoba o Barcelona y no serían menos complejos sus intereses comerciales...

Estos acontecimientos venturosos de paz, en nuestra opinión, precipitaron el acuerdo entre bizantinos y omeyas en contra de los fīḥimīes. La región se hallaba madura para iniciar los intercambios comerciales pacíficos, pero para que este acuerdo obtuviese alcances de escala mediterránea, aún faltaba un elemento de la alianza que estaba próxima a cuajar y este elemento radicaba en la actitud bizantina, sensibilizada por las agresiones fīḥimīes contra la Península Italiana y más concretamente por los peligros que se cernían sobre los puertos de Campania, los cuales mantenían un intenso tráfico con Constantinopla y los territorios musulmanes orientales, donde obtendrían el oro necesario para sus compras de producciones bizantinas (Renouard, 1972: 32-33) y en las islas de Cerdeña y Córcega, provincias bizantinas. El más caracterizado de los puertos filobizantinos era Amalfi:

"...Amalfi. Esta última ciudad está en Lombardía. Es una de las más fértiles, de las más alegres, que gozan de las mejores condiciones y se señalan por su riqueza y opulencia. La ciudad de Amalfi está situada cerca de Nápoles... de un nivel inferior a Amalfi en numerosos aspectos". (Ibn Ḥawqal, "Configuration..." I, 1964: 197).

Amalfi, además, colindaba con Calabria, sometida a tributo por los fīḥimīes (Ibn Ḥawqal, "Configuration...", I, 1964: 197), cuya cercana presencia podía hacer peligrar la prosperidad amalfitana, basada en el entendimiento con Bizancio. Como además el tráfico comercial entre Bizancio, Amalfi y al-Andalus fue en aumento, no es extraño que los amalfitanos se sintiesen amenazados por la política expansiva fīḥimī; no es de extrañar que

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

los primeros datos sobre los comerciantes amalfitanos en al-Andalus datan del temprano año de 330 H/941-942 d.C. Las manufacturas preciosas que aportaban (raso, púrpura, etc) tuvieron gran aceptación entre los andalusíes pudientes, por lo que prosiguieron los contactos (Ibn ʿAyyūb, “*Muqtabis V*”, 1981: 322).

Dado que los intereses de Bizancio, Amalfi y al-Andalus llegaron a coludir hacia esa fecha, sería cuestión de tiempo la creación de un frente común contra los fīḥimīes. Se impondría desactivar la peligrosa trama económica creada por los fīḥimīes, que perjudicaba tanto a los omeyas como a los bizantinos y a los amalfitanos. El acercamiento omeya-bizantino cristalizó con la llegada de los embajadores del gobernador de Cerdeña -en ese momento posesión bizantina- a Córdoba, en el año 330 H/942 d.C. Vinieron acompañados de los amalfitanos, que actuarían en calidad de introductores en la corte omeya. A tenor de lo que dicen las fuentes, solicitaron al califa omeya la conclusión de un tratado de paz y amistad, (Ibn ʿAyyūb, “*Muqtabis V*”, 1981: 327), cuyos términos, evidentemente, no eran del dominio público ni constituían el documento más idóneo para ser expuestos en una crónica de talante palaciego.

Parece cierto que los intereses de Bizancio fueron defendidos en al-Andalus por los representantes del gobernador de Cerdeña. No fue la primera embajada venida directamente de Constantinopla a Córdoba durante el siglo IV H./X d.C, pero sí la primera toma de contacto directa entre ambas potencias durante esta centuria y de la cual se desprenderían importantes

consecuencias. Uno de las más inmediatas fue el primer ataque bizantino registrado en varios siglos en el Mediterráneo Occidental, esta vez contra una base sarracena, Fraxinetum, enclavada en la costa de Provenza.

Parece sensato pensar que uno de los pasos para lograr un buen entendimiento entre bizantinos y omeyas consistiese en desbaratar el enclave corsario musulmán de Fraxinetum, en la actual costa de Provenza, puerto contra el cual el emperador bizantino envió una flota ese mismo año de 330 H/942 d.C (Musset, 1982: 103). Fraxinetum era una base sarracena de obediencia omeya, y en este punto coinciden tanto Ibn ʿAyyūb (véanse párrafos anteriores) como el impagable Ibn ʿAwqal (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 198). Esta factoría corsaria había sido fundada hacia el año 277 H/890 d.C (Musset, 1982: 102). Los intereses que probablemente inspiraron la fundación y sostenimiento de este puerto corsario, a través del cual los omeyas se habrían introducido en el tráfico comercial de Provenza e Italia, ya no serían válidos desde el momento en que se habría firmado y rubricado un acuerdo comercial pacífico entre el Califato de Córdoba, las costas Catalanas, Provenza, Liguria y el Imperio Bizantino; con esas perspectivas, la presencia de corsarios no era sólo inquietante, sino incluso fastidiosa para ambas partes, pues, por un lado, el califa omeya tenía la obligación religiosa de alentar la *Guerra Santa* contra los cristianos, pero por el otro la presencia de este enclave amenazaba continuamente sus perspectivas de un plácido y provechoso trato comercial, mientras que para los bizantinos, Fraxinetum constituía una de las muchas llagas que fermentaban repletas de pus en el cuerpo de su lacerado Imperio...

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Teniendo en cuenta los acontecimientos que acabamos de narrar, el abandono a su suerte de los musulmanes de Fraxinetum debió ser a la par muy rápido y muy discreto, tanto que las crónicas andalusíes no vuelven a nombrar la ciudad... Muy a su pesar, los habitantes de Fraxinetum, que no dejaron de defenderse, registrándose en el año 331 H/943 d.C un ataque contra Agde (Sénac, 2001: 76) se convirtieron involuntariamente en una de las fichas intercambiables de un acuerdo diplomático de gran estilo y no obtuvieron la menor ayuda del restante participante de poderío que sostenía graves y enjundiosos intereses en la zona, los fīqimīes, pues éstos no sólo aspiraban a obtener el liderazgo absoluto de todos los integrantes de la Comunidad Musulmana, sino que la misma existencia del enclave y sus lazos con al-Andalus entraban en colisión con sus grandiosos designios económicos, que abarcaban todas las riberas del Mediterráneo.

Fraxinetum tampoco podía contar con la simpatía de sus vecinos. La ciudad, recalquémoslo, había sido fundada por musulmanes que vivían del pillaje amenazando continuamente a los francos (Ibn ʿawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 199) pero habría contado con la complicidad, forzada o de grado, de los señores feudales de su entorno, que así se proveerían de mercaderías de lujo andalusíes y bizantinas, protegiendo a la par sus posesiones de la ferocidad depredadora de estos inquietos y movedizos cosarios musulmanes. Muy probablemente, la larga duración de la existencia de este enclave esté basada en que, entre otras cosas, proveía de madera de los Alpes y esclavos a al-Andalus y el Magrib, mientras que a cambio los señores de Provenza se abastecían de ricas, elaboradas y costosas mercaderías provenientes del mundo árabe-bizantino.

Sin embargo, al entablarse relaciones amistosas entre los bizantinos y los omeyas a través de la embajada de Cerdeña y Amalfi, la existencia de Fraxinetum había dejado de ser imperativa para sus vecinos y en particular para la Corte cordobesa, una vez restauradas las vías habituales del comercio. En consecuencia, Fraxinetum se vio obligado a enfrentarse en solitario a los ataques coaligados de los francos y la marina bizantina... Quizá este acontecimiento haya sido uno de los varios que provocaron el amargo comentario de Ibn ʿAwqal, cuando escribe que los navíos bizantinos:

"...persiguen a los navíos de los habitantes costeros por todas las costas, capturándolos por doquier. Ningún socorro, ninguna ayuda es procurada a los musulmanes..." (Ibn ʿAwqal, "Configuration...", I, 1964, I: 199).

Los intermediarios tampoco dejarían de beneficiarse de la nueva alianza surgida en las riberas del viejo Mediterráneo. Este tratado es uno de los mejores ejemplos de la bien merecida fama a propósito de intrigantes de la raza de Maquiavelo: para los astutos amalfitanos y los judíos, el pacto concluido entre omeyas y bizantinos se convertiría en un valladar erigido contra los físimos, al oponer a su indudable fuerza el considerable poder encarnado por los omeyas y obtener a precio de saldo la protección militar de Bizancio, que, no por casualidad, iniciaría hacia esa época una prodigiosa recuperación, de las muchas que recoge su historia, comenzando para ello por erradicar Fraxinetum y la potencial amenaza omeya sobre Italia, Cerdeña y Córcega. Al menos, esas son las conclusiones que nosotros extraemos de todo este negocio.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Este último punto es muy interesante, pues revelaría otra de las posibles causas de la embajada amalfitana y bizantina en al-Andalus: una vez aplacados momentáneamente los fatimíes a través del tributo y atraídos los omeyas a la acogedora sombra de la pajonera constituida por los intereses bizantinos, se cerraría la posibilidad de un ataque musulmán en el teatro de operaciones del Mediterráneo Occidental, mientras que Bizancio incrementaba su presión allí donde sus fronteras colindaban con el flanco oriental del mundo musulmán: las Marcas Sirias. Reinaban a la sazón en Bizancio dos sendos coemperadores, ya que Constantino VII Porfirogéneta (913-959 d.C), más interesado por la cultura que por las tribulaciones inherentes a la milicia o la alta política, se había casado con la hija del gran almirante Romano Lecapeno, el cual en el año 308 H/920 d.C obtuvo la investidura como coemperador, erigiéndose en el auténtico debelador de los intereses musulmanes. Así es como un político de cultura y un almirante se unieron para lograr el apogeo de Bizancio.

Podría ser que la ofensiva de los dos emperadores se basó en tres aspectos:

- 1).- Por una parte, asegurarse la tranquilidad en Occidente y un suministro regular de oro, a cambio de manufacturas preciosas, así como un contrapeso frente a los fatimíes.
- 2).- Por otro lado, la alianza con los omeyas, que implicaba un alto grado de cooperación económica en Italia, los convertía en cancerberos de los dominios italianos de Bizancio, a través del mantenimiento de un estado de tensión permanente en el Magrib y erradicaba en parte el azote de las incursiones corsarias sobre sus posesiones.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

3).- En tercer lugar, la absorción de las terminales orientales del comercio mediterráneo, radicadas en las Marcas sirias, permitiría a Bizancio alzarse con un papel preponderante en el comercio mediterráneo.

Esta política habría sido inaugurada por Bizancio en Italia, al enfrentarse a los lombardos, una vez conseguido el apoyo de Hugo de Italia, ya antes del año 927 d.C (Roth, 1926: 74). Cubiertas sus espaldas con esta alianza, el imperio bizantino comenzó a resistirse a las pretensiones físimas en Calabria. Pero hasta la tercera década del siglo IV H./X d.C, los búlgaros le impidieron perseverar en la política occidental. Mientras, el imperio ‘abbásí se sumía, como hemos visto, en la guerra civil y sus días se ensombrecían a causa de la decadencia.

Así pues, sólo después de librarse del molesto problema búlgaro en los Balcanes, asegurando el suministro de oro y plata de las minas centroeuropeas, los bizantinos, en el año 329 H/941 d.C, reiniciaron la actividad militar contra los musulmanes orientales: como era tradicional en Bizancio, una intensa actividad diplomática precedió a los ejércitos bizantinos; en Occidente, desde el año 331 H/942 d.C, sus agentes consolidaban las relaciones amistosas con los omeyas, y en Oriente, merced al entramado de pactos que mantenían aquietado el Occidente, las armas bizantinas se emplearon a fondo y consiguieron adelantar sus fronteras más allá de la cordillera del Tauro, y recuperar Edesa, terminal de la ruta siria, en el año 333 H/944 d.C, después de un largo y agotador conflicto con los musulmanes (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 224) así como Beirut, que era un importante puerto comercial, ʿOms y Alepo –ʿAlab- (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 173 y 174), destruyendo aquellas otras ciudades que

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

no podían mantenerse y eran susceptibles de constituirse en molestas posiciones del enemigo, como Qinnasrín (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 175) y otras muchas villas.

Esto no quiere decir, en modo alguno, que los bizantinos ignorasen la vertiente económica del conflicto: de hecho, durante el siglo IV H/X d.C los sirios gozaban en Constantinopla de la protección imperial y podían circular por la capital del Imperio con cierta libertad (Macri, 1928: 35), pues el dominio político de Siria implicaba su control económico: en Alepo, cada habitante pagaba a los bizantinos una tasa por su casa y por su negocio. El emir, a cambio de admitir la soberanía bizantina, había recibido el privilegio de comprar todas las mercancías que entraban en la ciudad, revendiéndolas en calidad de agente único, fabricando además los principales productos de exportación, a saber, el vinagre y el jabón. Todos los productos comestibles fueron sometidos a un impuesto por los bizantinos, el cual se ajustaba cada año. Los bizantinos habían obtenido la iniciativa en Oriente (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 175).

Todos estos datos parecen apuntar a que el litoral y el comercio sirio quedaban en manos de los bizantinos. Tras un siglo de humillaciones a manos de los musulmanes, Bizancio se encontraba al fin en condiciones de aspirar a la dirección de la política global del Mediterráneo. Pero para establecer su total hegemonía, una vez obtenida de los omeyas carta blanca para liquidar Fraxinetum, el emperador bizantino necesitaba apoderarse de Creta y Chipre. Con este objetivo por meta, desde mediados del siglo IV H/X d.C en adelante, se sucederán las embajadas bizantinas en Córdoba y Mahd+yya.

14.3.3.2.)- La primera embajada del siglo IV H./X d.C y segunda embajada bizantina en al-Andalus (año 337 H/948 d.C):

14.3.3.2.1).- Datación de la embajada.

Debemos decir, en primer lugar, que hasta el momento no se han puesto en relación los movimientos diplomáticos omeyas, bizantinos y fīrīmīes con la cuestión económica y ni siquiera se han relacionado los diversos acontecimientos militares y políticos con estas acciones estatales, siendo éste el primer estudio en el que se pone de manifiesto dicha ligazón. En segundo lugar, poseemos un relato más circunstanciado de la embajada bizantina en al-Andalus merced al enciclopedista argelino al-Maqqarī, quien compiló los textos de Ibn al-Jaḥīb, el cual desgraciadamente para nuestro objeto se centró en los fastos del ceremonial palatino, siguiendo probablemente la línea de actuación trazada por Ibn Ḥayyān, pues es muy probable que este último autor no fuere mucho más explícito en la motivación profunda de los acontecimientos.

En nuestra opinión, es muy factible que la legación fue despachada por Romano I Lecapeno entre los años 330 H/941 d.C y 333 H/944 d.C. Entre estas fechas, la situación bizantina era idónea para contactar con los enemigos de los fīrīmīes, y además era muy plausible la oportunidad de una acción combinada contra Sicilia y Creta.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Pensamos que fue Romano I Lecapeno quien promovió la embajada a Córdoba, entre el año 330 H/941-942 d.C, cuando podía actuar contra los fatimíes y Cerdeña y Amalfi habían establecido contacto con Córdoba, y el año 333 H/944 d.C, en el que sería desterrado, pues el mensaje entregado al califa omeya estaba redactado a nombre de los dos coemperadores. Al-Maqqar✚, (*"Nafh..."*, I, 1, 1967: 344), escribe:

"Qustantin y Rumanin : ambos confían en el Mesías y ambos son los dos grandes reyes de Roma..."

Carece de sentido pensar que la diplomacia bizantina había de cometer un error formal de tal magnitud. Las circunstancias que motivaron la destitución y destierro de Romano I Lecapeno y sus hijos por Constantino VII (años 333 H/944 d.C - 334 H/945 d.C) (Vasiliev, I, 1946: 380), llevada a cabo por sorpresa, motivarían probablemente una momentánea parálisis del aparato estatal bizantino y las nuevas sorprenderían a la comitiva bizantina en pleno viaje hacia Córdoba -pues de otra manera sería inadmisibles admitir que la misiva fuera enviada a nombre de un emperador destituido-, la cual entregaría un mensaje cuyo encabezamiento habría caducado en parte. No hay que subestimar, por otro lado, la dificultad que implicaba cambiar el soporte escrito de un mensaje

"...redactado sobre suave pergamino de color de cielo, escrito en letra de oro con escritura griega, en cuyo interior había una continuación, redactada en plata, también en escritura griega (...) sobre la misiva había un sello de oro cuyo peso ascendía a cuatro mizcales; a un lado, llevaba la imagen del Mesías, y al otro, la imagen de Constantino y su hijo. El pliego estaba depositado en el interior de un estuche de plata labrada, cuya tapa, de oro,

ostentaba la imagen del rey Constantino pintada sobre esmalte. Una caja cubierta de adornos contenía el estuche" (Al-Maqqar⁺, "Naf⁺...", I, 1, 1967: 344).

En nuestro parecer, la embajada recibiría finalmente permiso para proseguir su viaje porque después del derrocamiento de Romano I por su copartícipe en el poder, Constantino VII (año 333 H/944 d.C), una serie de hechos fortuitos favorecían de manera extraordinaria la intervención bizantina en Sicilia y para coronar ese pico era necesario el apoyo tácito o explícito de los omeyas. Sucedió pues que en el año 336 H/947 d.C, mientras los f[⊠]imíes aún estaban sumidos en el empeño de apagar los rescoldos de la revuelta de Ab[^] Yazid, *el Hombre del Asno*, estalló una rebelión en dicha isla y los cristianos que la habitaban enviaron una petición de socorro a Constantinopla (Julien, II, 1952: 65).

Al parecer, la situación resultaba por demás idónea para los bizantinos con objeto de emprender una nueva intentona contra el orgulloso Emirato de Creta, pues los cretenses sólo podrían apelar para obtener ayuda al imán f[⊠]imí; la posición estratégica de la susodicha isla, emplazada a medio camino entre los dominios bizantinos y Egipto fue resaltada por los cretenses cuando en el año 350 H/961 d.C solicitaron ayuda al imán fatimí al-Mu'izz, a tenor de los datos ofrecidos por el cadí Nu'man (Christides, 1984: 116). La implicación de Creta en el comercio norteafricano está fuera de duda (Christides, 1984: 116-117). Para la invasión de Creta, Bizancio comenzó a organizar y equipar una poderosa fuerza naval.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Y como es de rigor, la acción militar bizantina fue precedida por la acción diplomática, destinada a aislar las potenciales ayudas que pudieran ser aportadas al objetivo elegido. Por esta razón, pensamos, el Basileus despachó una embajada a la corte omeya de Córdoba, aprovechando que el califa ‘Abd al-Raḥmān III (300 H/912 d.C - 350 H/961 d.C) era un acérrimo enemigo de los fāṭimīs, tanto por razones dinásticas como económicas.

14.3.3.2.2.)- Llegada a Córdoba (337 H/948 d.C) y objetivos de la legación diplomática.

El confucionismo reinante en la Corte de Bizancio durante el violento traspaso de poderes que dio al traste con el gobierno de Romano I Lecapeno confundiría a los cronistas musulmanes, de tal manera que Ibn Jaldūn fecha la embajada en el año 337 H/947-948 d.C e Ibn ‘Ayyūn la sitúa en el año 338 H/949-950 d.C. El testimonio de ambos cronistas fue conservado por al-Maqqarī (Al-Maqqarī, “*Nafḥ al-Tib*”, I, 1, 1967: 344-345) y la traducción del texto consta en los apéndices de este trabajo. Como hemos visto en líneas anteriores, nosotros opinamos, cual corresponde a gente avisada y de buen seso, que se realizó en el año 337 H/948 d.C; la ocasión era propinqua a los intereses bizantinos, pues el Imanato Fāṭimī aún se hallaba postrado a causa de la formidable revuelta de Abū Yazid, los sicilianos habían solicitado la ayuda de Bizancio y Creta se encontraba momentáneamente sin valedores.

Como es habitual, los cronistas se extasían narrando el aparato de la etiqueta califal y reproduciendo la alambicada prosa de los discursos de circunstancias; este fenómeno ha permitido conocer el ceremonial de Corte de los omeyas pero por sí mismo nos deja entrever

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

bien poca cosa acerca de las pretensiones bizantinas (Al-Maqqarī, “*Nafī...*”, I, 1, 1967: 344-345), que sólo serían conocidas por los más encumbrados funcionarios del Califato.

Es posible que el objetivo bizantino consistiese en crear una alianza con los omeyas cordobeses, la cual se verificaría confirmando los siguientes extremos :

- 1).- Fadigar el precio de la inhibición del califato omeya en la agresión que iba a realizar el emperador de Bizancio contra Creta, y, secundariamente, contra Sicilia.
- 2).- La confirmación de los tratados de paz entre las provincias y aliados bizantinos y 'Abd al-Raḥmān III -que significaban una ampliación de lazos comerciales y una neutralización de la piratería proveniente de los principados Idrīsīs y Fraxinetum-.
- 3).- Probablemente, una petición de alianza ofensiva contra los fīlīmīs, no dirigida directamente contra Sicilia, sino hacia el Magrib Extremo, donde los intereses ubaydīs habían sido desbaratados por el levantamiento jariŷī.

Vamos a ver cuales fueron los resultados de esta ofensiva diplomática bizantina contra los fīlīmīs.

15). La situación del Mediterráneo Occidental entre los años 337 H/948 d.C y 341 H/952 d.C.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

En nuestra opinión es patente la existencia de una coordinación entre los esfuerzos de guerra omeyas y bizantinos entre las dos fechas expuestas: aunque la neutralización de Fraxinetum debió ser relativa y temporal, como explicaremos al hablar de la siguiente embajada bizantina en al-Andalus, la iniciación de una ofensiva coordinada contra los intereses físimos corrió mejor suerte, sin duda. Constantino VII obtuvo el *pláacet* de los omeyas y pudo *ocuparse* del negocio de Creta, mientras que 'Abd al-Raḥmān III se internaba exitosamente en el Magrib e Ifrīqiyya, a fin de irrogar los máximos daños posibles a la posición físimí y desplazar hacia su esfera de influencia el comercio y el oro del Sahara, meta que beneficiaba indirectamente a los bizantinos, pues los omeyas acabarían por proveerlos de oro.

Del dominio andalusí del Norte de Africa, donde se localizaban las terminales de la ruta del oro, dependía la prosperidad del Califato Omeya y la tranquilidad de los dominios italianos de Bizancio. Por eso, aunque 'Abd al-Raḥmān III no había querido prestar ayuda material al rebelde Abū Yazid (pues para los omeyas la preponderancia jarijī era tan peligrosa como la *ḥimī*), sí le había dado su apoyo moral, a través del cual el andalusí había podido intervenir militarmente contra Tahart y la costa ifrīqī. Si unimos a estas circunstancias el abandono a su suerte de Fraxinetum, nos encontramos con que los principales nidos de corsarios musulmanes que asolaban las costas italianas habían sido neutralizados, porque:

“Al oeste de esta ciudad (Roma) se encuentra el Gran Mar; alrededor sólo hay almunias y olivares. Sus habitantes son atacados por los beréberes de al-Andalus o de Tahart por mar, del reino de Idrīs Ibn Idrīs y de Tahart la Alta” (Ibn Rustā, *“Kitāb A'laq al-Nafisa”*, 1949: 71)

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Probablemente, fue después de la conquista omeya de la costa bajo soberanía idrisí cuando Tahart pasó a ser un distrito del que dependía Tenes (al-Maqdis, “*Asan...*”, 1950: 7), antigua y perdurable fundación andalusí.

Las dos ofensivas (Dachraoui, 1981: 211) coincidieron con la presentación de la embajada bizantina, a raíz de la cual 'Abd al-Rahmān III inició la expansión militar en el Magrib Extremo, obteniendo la sumisión de los últimos idrisíes y de las tribus beréberes Miknasa y Zanata, entre los años 337 H/948 d.C y 339 H/951 d.C (Dachraoui, 1981: 211). La culminación de esta política fue la toma de Tánger por los omeyas durante el año 339 H/951 d.C (Dachraoui, 1981: 216). De esta manera, mientras que el califa omeya se alzaba con el control de las rutas del oro, que pasaban a través de estos territorios, y alcanzaba el infiesto de su fuerza e influencia, clavando sus confalones en puntos en los que no se había oído nunca hablar de los omeyas, los bizantinos protegían sus propios territorios occidentales.

Los bizantinos, no obstante, cosecharon un terrible fracaso en su ofensiva contra Creta durante el año 329 H/949 d.C (Vasiliev, I, 1946: 381), y la empresa de Sicilia no pudo empeñarse con éxito porque la isla, que era vital para los fīmīes, pues constituía la llave de sus esfuerzos continentales, fue sometida por éstos últimos con inusitada dureza. El imán fīmī sofocó el levantamiento de los árabes y los cristianos sicilianos con mano de hierro y prestamente, no dando tiempo a la intervención bizantina.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Pese a estos factores adversos, durante el año 339 H/951 d.C, y coincidiendo con el acabamiento de la jornada de Tánger por ‘Abd al-Raḥmān III, Constantino VII se avino a acometer, alentado por sus consejeros, la empresa de Sicilia. Los bizantinos concentraron un numeroso ejército en Otranto, pero de nuevo la respuesta fūḥimí fue fulminante: reunieron una fuerza combinada de 10.500 endurecidos veteranos (según las fuentes) y rápidamente derrotaron a los bizantinos (Dachraoui, 1981: 216). Este ataque había marcado el cénit de la alianza acordada en Córdoba durante el año 329 H/948 d.C. Como vemos, la actividad bélico-diplomática no había sido capaz de desalojar a los fūḥimíes del corazón de las rutas comerciales mediterráneas.

Parece que, aún teniendo en el *debe* de su balanza el estruendoso fracaso militar bizantino en Otranto, el balance de la alianza concretada en Córdoba entre bizantinos y omeyas habría reportado algunos resultados positivos para ambas partes: por una parte, el emperador Constantino VII, aparentemente, ha logrado que el nuevo ataque contra Creta no sea declarado írrito de derecho por los omeyas; la neutralidad de éstos últimos a este respecto se volverá a manifestar en el año 350 H/961 d.C, pues cuando Nicéforo Focas ataque al Emirato Cretense, no se registrará ninguna embajada bizantina en al-Andalus ni se denunciará el Tratado por parte de Córdoba. Lo mismo podría decirse por lo que atañe a Fraxinetum. Y como prueba de la solidez de las circunstancias que auspiciaron la firma de la alianza bizantino-omeya, el emperador bizantino consiguió el apoyo activo del Ejército Omeya para distraer a las tropas fūḥimíes en el Magrib mientras contraatacaba desde sus posiciones italianas; todo ello sin contar con las nuevas perspectivas comerciales que abría la dicha alianza.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Por otra parte, el Califa Omeya recolectó algunos jugosos frutos como resultado de la amistad bizantina, el menor de los cuales no fue, desde luego, enseñorearse del Magrib Extremo y erradicar, siquiera temporalmente, la amenaza que los fihimíes hacían gravitar sobre las fuentes de las cuales manaba la prosperidad andalusí. Los omeyas se beneficiarían de la alianza con los bizantinos, además, a través de la apertura de una nueva ruta comercial, con factorías en Provenza, Cerdeña, Génova y probablemente Córcega, mientras que, como dijimos, la distracción causada en Italia les permitía consolidar sus posiciones en el Magrib a costa de los fihimíes.

16).- Relaciones entre omeyas, fihimíes y bizantinos entre los años 341 H/952 d.C y 363 H/973 d.C.

16.1).- La embajada bizantina a Mansuriyya : año 341 H/952 d.C.

Al parecer, la iniciativa militar en Italia había estado en manos de los fihimíes desde que Ubayd Allah (297-322 H/910-934 d.C), fuera alzado al Imanato. Este Imán no sólo sometió a tributo Calabria y Longobardia, sino que además modificó a su voluntad el monto del mismo, teniendo en cuenta factores de prestigio dinástico y religioso (Ibn al-Awqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 195).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Pensamos que después de la muerte de Ubayd Allāh y pese a los esfuerzos bizantinos por rectificar a su favor la situación, ésta siguió prosperando en provecho de los fīqīmīs, los cuales habían logrado éxitos tan brillantes en Calabria, que pudieron edificar una mezquita en Reggio al término de su campaña (341 H/952 d.C), imponiendo a los cristianos su respeto como lugar de culto y asilo, (Dachraoui, 1981: 216), y amenazándoles con la aniquilación de la cristiandad siciliana y norteafricana en caso de que se atentara contra ella, según Ibn al-Aḥr (Julien, II, 1952: 65). En la práctica, se trataba de una nueva relación de servidumbre que beneficiaba a los imanes de Mansāriyya.

Es muy factible que esta humillante derrota sufrida en Calabria a manos de los generales fīqīmīs fuera tan denigrante y aplastante que constituyese el motivo por el cual los bizantinos se vieran obligados a despachar una embajada al imán al-Mansūr (335 H/946 d.C-341 H/952 d.C) (Dachraoui, 1981: 216-217), con objeto de firmar una tregua, renovada en el año 346 H/957-958 d.C por cinco años (Idem: 233).

En nuestra opinión, el emperador bizantino, siempre pragmático, decidió permanecer presente, por el momento y a costa de un oneroso tratado, en el comercio del Mediterráneo occidental a través del entendimiento con los fīqīmīs. Fue sin duda un duro precio el que hubo de pagar: se enfeudaron los *themas* de Calabria y Longobardia a la dinastía ḥī y el emperador bizantino hubo de plegarse a no iniciar acción militar alguna contra Sicilia. La nueva postura del Basileus era tan precaria que éste último no podía resignarse por mucho tiempo a convertirse en una parte pasiva de la política mediterránea, sometida al férreo arbitrio de los

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

f̣imíes. Por eso comenzaría a buscar apoyos para hacer saltar el *cerrojo* f̣imí y los encontraría en Córdoba, en la cual la evolución de la situación sería observada con cierta aprensión y escasa voluntad de acomodo.

Aunque, como de costumbre, el cronista, a la sazón el cadí Nu'man, no ha conservado las proposiciones concretas que los embajadores bizantinos elevaron al imán al-Mu'izz, (todo ello, presumiblemente, a causa de lo que se ha dado en llamar *Razón de Estado*) es factible que:

- 1).- Constantino VII aceptase enviar de nuevo el tributo por Calabria y Longobardia al imán f̣imí.
- 2).- El emperador bizantino se comprometería a no iniciar nuevas empresas militares en Sicilia y probablemente en Creta.
- 3).- Se ratificaría la situación territorial en Calabria y Longobardia.

En nuestra opinión, al-Mansur (334-335 H/946 d.C-341 H/952 d.C) concedió la paz a Constantino VII por varias razones :

- 1).- En esas fechas era un hombre físicamente acabado, con lo cual, en el horizonte de Mahdyya se delineaba la sombra de una siempre problemática sucesión.
- 2).- La extremada política económica, religiosa y militar de los f̣imíes era muy costosa económica y políticamente, sobre todo al final de la revuelta de Ab Yazid: probablemente, los

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

súbditos del Imanato se hallaban extenuados en esa fecha a causa de la guerra y las recaudaciones excesivas. De hecho, las imposiciones fiscales físimíes eran tan exageradas que llegaron a ser recalçadas por algunos autores: el elevado monto de los impuestos y la dureza de la recaudación impositiva en Qayrawān, por ejemplo, eran tan elevados con posterioridad al Imanato de al-Mansūr (334-335 H/946 d.C – 340 H/952 d.C) que la ciudad había sido abandonada por los comerciantes y los mercados y el pueblo se encontraban abandonados a su suerte (Al-Maqdisī, “Aḥsan...”, 1950: 13-15), pese a que al-Mu’izz (341 H/952 d.C – 365 H/975 d.C) parece haber procurado, en principio, fomentar la riqueza de la ciudad, edificando para su abastecimiento de agua un acueducto (Al-Maqdisī, “Aḥsan...”, 1950: 13-15).

2).- Los físimíes tenían demasiados y muy poderosos enemigos exteriores, y no sólo por razones económicas: la animadversión religiosa los distanciaba tanto de los bizantinos, por mor de la *Guerra Santa*, como de los Omeyas, en cuyos dominios se expulsaba a los no malikíes mientras que los ḥāshimíes, mutazilíes y otros eran condenados a muerte (Al-Maqdisī, “Aḥsan...”, 1950: 41). En el interior del Imanato, muchos de sus súbditos detestaban profunda y sinceramente a la dinastía ḥāshimí, por causa de sus convicciones malikíes; aunque pacificado tras la *Gran Sublevación*, el Imanato Físimí soportaba una tensión interna que amenazaba con hacerlo saltar en mil pedazos si el pueblo percibía vacilaciones en la cúpula del poder, y en el umbral de una sucesión dinástica, esa circunstancia era bien factible...

3).- Probablemente, al-Mansūr no deseaba arriesgarse a que los agentes bizantinos alentasen otro levantamiento siciliano y además debía concentrar sus fuerzas contra los omeyas, cuya amenaza era más tangible, por cuanto afectaba al abastecimiento de oro africano. Debía procurar aislar a 'Abd al-Raḥmān III, y por ello se mostró relativamente clemente con los bizantinos,

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
cuyos territorios occidentales se encontraban a su merced. Ahora eran los fatimíes quienes regulaban el comercio con Italia.

En el año 341 H/952 d.C murió al-Mansūr, y fue sucedido por su hijo al-Mu'izz (341 H/952 d.C - 365 H/975 d.C). La sucesión aparejó, casi inevitablemente, nuevos disturbios, pero la vigilante política fātimí los circunscribió a los beréberes de las montañas Aurés, antes de poder medir sus fuerzas con los omeyas cordobeses. Por demás, tanto para Constantino VII como para los fātimíes, la paz firmada en el año 341 H/952 d.C no era sino una tregua que suscribía un muy precario equilibrio, y por tanto era susceptible de ser rota en cualquier momento. Y así sucedería tres años más tarde.

16.2).- Primera fase del enfrentamiento entre la coalición omeya-bizantina y los fatimíes en el Magrib Extremo y el Mediterráneo (341 H/952 d.C-349 H/960 d.C). Sus consecuencias económicas y comerciales.

Aunque los fātimíes poseían un importante caudal de oro, extraído en la provincia ifrīqí de Qastiliya, según Dachraoui (Dachraoui, 1981: 232), podría ser que, dados sus ingentes gastos, la cantidad extraída fuera demasiado exigua, dado que la tendencia 'ubaydí se dirigía a obtener el monopolio del oro sudanés.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

La necesidad de oro africano era tan grande para los físimos que el califa al-Mu'izz se vería obligado a combatir a los omeyas, que en el año 341 H/952 d.C habían desalojado a los físimos de este tráfico. La guerra entre omeyas y físimos adquirió pronto un marcado cariz comercial. Comenzó inmediatamente después de que el imán físimo pacificara la región montañosa del Aurés, en el año 344 H/954 d.C, y el motivo, como siempre, fue marítimo: un navío omeya que se dirigía a Oriente atacó a un barco correo físimo de Sicilia (Dachraoui, 1981: 225).

Los omeyas en esta ocasión no podían contar con un abierto apoyo bizantino, pues el Imperio Bizantino no sólo estaba ligado diplomáticamente a los físimos, sino que además no poseía en ese momento la potencia necesaria para iniciar una ofensiva exitosa. En el año 344 H/955-956 d.C, 'Abd al-Ra'mān III estaba culminando la infraestructura de su hegemonía comercial y militar mediante la construcción del gran puerto de Almería. Las disposiciones califales incluían la construcción de una fuerte muralla y una alcazaba bien fortificada (al-Imyārī, "Rawā'iq...", 1962: 366-367). La lápida incompleta citada por Félix Hernández Giménez parece indicar, en su opinión, que se estaba conmemorando la edificación de un arsenal en ese mismo año (Hernández Giménez, 1970: 32-33).

Debemos hacer constar que Almería contaba con varios arsenales en el siglo IV H/X d.C, según expone la Crónica del cadí Nu'man, citada por Dachraoui (Dachraoui, 1981: 226). Así pues, era lógico que al-Mu'izz despachara a su flota con la orden de destruir esta importante

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

base enemiga, cabecera, además, de muchas rutas comerciales que conducían al Magrib, las Baleares y el resto de Europa.

La flota fīḥīmī se presentó ante la ciudad, quemó todos los navíos y arsenales que pudo, y la arrasó por completo. Después, volvió sin sufrir percance alguno a Ifrīqiyya y Sicilia, de donde había partido, con un riquísimo botín (Dachraoui, 1981: 226). Cabe preguntarse como la vigilancia costera andalusí y el complejo sistema de espionaje califal fracasaron en su misión.

Ese mismo año de 344 H/955-956 d.C, una flota andalusí, al mando de Galib, recibió la orden de arrasar todos los puertos que se encontraran en la ruta habitual de los navíos andalusíes, pero no obtuvo resultado, merced a las disposiciones defensivas dictadas por el imán fīḥīmī. La flota omeya se presentó en Ifrīqiyya el año 345 H/956 d.C, atacando algunos puntos muy precisos y sensibles de la costa, donde obtuvo un considerable éxito (Dachraoui, 1981: 227).

En nuestra opinión, los objetivos elegidos demuestran el acentuado carácter comercial de la guerra. El primer puerto arrasado fue Marsà al-Jarā, gran centro productor del mejor coral rojo del Mediterráneo. El coral parece que pertenecía al estado, que controlaba su extracción, y reportaba inmensos beneficios al fisco fīḥīmī (Ibn Ḥawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 71).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Hay que tener en cuenta que Ibn ʿAwqal menciona la existencia de coral sólo en tres puntos : Marsà al-Jarā, Tenes y Ceuta (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 71). Al-Maqdisī llega a decir que Marsà-l-Jarā es el único centro productor de coral en todo el Magrib (al-Maqdisī, “*Aḥsan...*” 1950: 19), lo que quizá esté indicando su mayor calidad y la gran cantidad extraída. Salvo el primero de estos lugares, los otros pertenecían al califa omeya, por lo que es factible que ‘Abd al-Raḥmān III, al arruinar las instalaciones fūḥimīs, acariciara la idea de monopolizar su comercialización. No obstante, aunque los cronistas no los mencionan, sabemos que existían abundantes bancos de coral rojo en Cerdeña y Sicilia. Estos acontecimientos ya fueron relatados en páginas anteriores y no hay que extenderse sobre ellos.

El siguiente objetivo fue Susa, a una etapa de Qayrawān, ciudad cercana a Mans ʿariyya (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 69). La primera de estas ciudades constituía la salida al mar de las otras dos; su importancia económica y militar había propiciado la multiplicación de rábitas en sus alrededores y estaba muy bien fortificada. Una de estas rábitas, la de más devoción, entre Susa y Mahdiyya, era Monastir, cuya guarnición estaba constituida por voluntarios con un tiempo de servicio preestablecido y que aportaban sus propias provisiones. Otra rábita de menor apego popular era Shaqanis, que vivía de la pesca. La única dedicación de estos emplazamientos eran la *Guerra Santa* y la práctica religiosa, manteniéndose gracias a los *awqāf* de Ifrīqiyya y a las donaciones (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 69).

Posiblemente, este ataque omeya contra Susa quería cortar las comunicaciones de Mans ʿariyya a través de la destrucción de su puerto natural y aniquilar la rica fuente de ingresos

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

que eran la ciudad y el puerto (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 69). A continuación, la flota omeya abordó Tabarca, puerto donde habitualmente recalaban los mercaderes andalusíes, sobre los cuales los fīqimīes habían establecido un diezmo. Era un puerto populoso, cercano a al-Andalus, a una jornada de Marsà-l-Jarāf y situado sobre la Gran Ruta (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 70-71).

'Abd al-Raḥmān III solicitaría así mismo el apoyo de los bizantinos para abrir un segundo frente, mientras enviaba emisarios de paz a al-Mansūr, probablemente con objeto de engañar o al menos retrasar la respuesta de los fīqimīes. Estos últimos prohibieron el tránsito de peregrinos andalusíes en Ifrīqiyya e intensificaron su intolerancia religiosa, según nos cuenta el cadí Nu'man (Dachraoui, 1981: 227-228). Al impedir la libre circulación de andalusíes en las rutas africanas, se atentaba directamente contra las bases del comercio andalusí, cuya participación en las rutas del oro fue desbaratada en la siguiente ofensiva fīqimī.

En el año 347-348 H/959 d.C las hostilidades recomenzaron. Los fīqimīes se dirigieron esta vez contra Tahart y el principado midrarí de Siḥilmāsa, cuyo titular había tomado a su vez el título de califa, amenazando con desbaratar las bien trazadas rutas omeyas.

Los ifraníes de Tahart fueron aniquilados por los fīqimīes, que así eliminaban uno de los bastiones más favorables a los omeyas en el Magreb, e igualmente aconteció en Siḥilmāsa (Ibn al-Jaḥb, “*Kitāb...*”, 1983: [148] y [149]), donde el Imán ordenó acuñar rápidamente

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

dinares invocando sus títulos. A continuación cayó Fez, ciudad que debió en ese momento quedar dividida en un sector fílmí y otro omeya, tal y como dice al-Maqdisí, el cual menciona, además, que el gobernador fílmí de Fez reside en Jabal Zalay, fuera de la ciudad (al-Maqdisí, “*Asan...*”, 1950: 27). Sólo Ceuta, Tetuán y Tánger quedaron en manos omeyas. Desgraciadamente, la pérdida de la crónica de Ibn ʿayyūn que relataba los sucesos de estos años no nos permite tener una versión de primera mano.

'Abd al-Raḥmān III se vio obligado a distribuir importantes efectivos en el sur de al-Andalus, en previsión de un ataque (Dachraoui, 1981: 231-232), y se vio momentáneamente privado del control sobre la ruta sahariana del oro. La situación era realmente grave.

17).- Inflación en el imanato fílmí y el califato omeya durante el siglo IV H/X d.C.
Repercusiones económicas y sociales.

17.1).- Introducción.

En nuestra opinión la dinámica político-económico militar establecida durante la 1ª mitad del siglo IV H./X d.C convertía tanto a omeyas como a fílmíes en sendos redistribuidores del oro del Sahara. Los omeyas redistribuían a cambio de manufacturas bizantinas el oro obtenido en Africa, una gran parte del cual era también destinado a sostener los gastos estatales civiles y el esfuerzo militar; aún así, la situación fílmí era peor, pues a la misma constante se sumaba el carecer de materias primas tan elementales como el mercurio, el

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

hierro o la madera de construcción naval en abundantes cantidades, sustraída a su poder por el avance bizantino en Asia y por la clausura de las fuentes de aprovisionamiento andalusíes y magribíes; para restablecer en su favor un balance tan negativo, los físimos desviaron hacia su campo los recursos monetarios y madereros italianos, imponiendo tributos al gobierno bizantino y contribuciones en especie a los sicilianos, contribuciones que provocaron una continua inestabilidad política y económica en la isla.

La dinámica de constante competencia entre los grandes imperios de la época tuvo un cariz militar y económico, que provocaba la necesidad de acuñaciones constantes, en número y calidad creciente. Había que crear facciones afectas, pagar la política militar, obtener el predominio en las rutas comerciales, sostener costosas redes de espionaje y alimentar continuos gastos de prestigio... De esta manera, el numerario puesto en circulación alcanzaría un volumen inmenso en el mundo mediterráneo.

17.2).- Comercio a larga distancia, intereses estatales y privados y circulación del oro.

Podría ser que el crecimiento del comercio coincidiese con la falta de definición jurídica de los fines y objetivos del estado islámico, al menos desde fines del siglo III H./IX d.C; en al-Andalus se había probablemente incrementado el grado de confusión -que no de identificación- entre los intereses privados omeyas y los públicos del estado, hasta tal punto que la familia

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

omeya se sumó al grupo de los grandes comerciantes y propietarios territoriales, apoyo de la dinastía siempre que ésta protegiese sus intereses. A nuestro entender, ésta es la causa por la cual en determinadas empresas militares y comerciales, se detecte una inmensa confusión entre los intereses propiamente públicos y los privados, como en la conquista de las Baleares (Campaner y Fuertes, 1888: 40 y ss).

Parece que la posesión de factorías comerciales implicaba el disponer de una moneda propia con la que poder comerciar; y durante el siglo IV H./X d.C, esta moneda era de oro, sin el cual no se podía traficar a larga distancia. Y sin comercio a larga distancia, no era posible acumular numerario. La importancia del oro en el comercio a larga distancia y en la formación de la oligarquía se trasluce en esta noticia: los jueces al ʿAbib Ibn Aḥmad Muḥammad Ibn Ziyad al-Lajmī y su protector Sulaymān Ibn Asuad, mantuvieron una conversación en la que se dice que el primero había de dejarle al segundo la considerable suma de 5.000 dinares para iniciarse en el comercio a larga distancia (al-Juḥanī, "Historia de los Jueces de Córdoba", 1982: 26).

Podría pensarse que se desencadenó un proceso merced al cual, la clase pudiente, beneficiada del comercio y del control del oro sahariano, confundió sus intereses con la dinastía omeya, dando al Califato Omeya, en calidad de garante del suministro de oro constante y fluido, una gran estabilidad política y dinástica. Esta era un arma de doble filo, porque obligaba a los

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

califas a emitir constantes acuñaciones de dinares y a mantener una tensión político-militar enorme, contribuyendo a incrementar la inflación.

Un fenómeno parecido debió tener lugar en Ifrīqiyya, donde los fīimīes, que querían controlar las más importantes rutas comerciales del Mediterráneo, habían generado una escalada bélica, cuya consecuencia inmediata fue que la nobleza más cercana a los imanes se beneficiase de los gastos estatales a causa de la guerra, pero sin renunciar a su participación en las rutas económicas internacionales, solicitando constante afluencia de oro acuñado.

En nuestra opinión, la falta de un comportamiento monetario definido, unido a las circunstancias políticas de la época, provocaría una crisis financiera crónica: cuando el Estado agotaba sus reservas de numerario, un intento de paliar este problema, experimentado por omeyas, fīimīes y bizantinos, consistía en la confiscación operada entre sus cortesanos. De la confiscación, veremos abundantes ejemplos en páginas sucesivas. Lo peor es que se convirtió en un recurso continuado, trayendo inseguridad al comercio, pues también fue practicada por al-Mansūr ibn Abī 'Amr y sus herederos... Este, al parecer, había sido un procedimiento utilizado con cierta impunidad ya durante el periodo visigodo: durante los años 693 y 694 d.C, gobernando el rey Egica, éste propuso al XVI Concilio de Toledo que la crisis económica, provocada por un invierno excepcionalmente duro, fuera paliada mediante la expulsión y esclavización del pueblo judío, salvo en la Narbonense, donde la Peste había causado grandes estragos, mas en esta provincia, los judíos debían ponerse a la disposición de las autoridades

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
públicas con todos sus haberes, que quedaban al arbitrio del Estado (García Moreno, *"El fin del reino visigodo de Toledo"*, 1975: 53-54).

17.3).- Gasto público e inflación.

Carentes de una política fiscal racional, cargadas de gastos y necesitadas de continuos ingresos, las dinastías musulmanas del siglo IV H./X d.C se enriquecían formidablemente a causa de su control sobre las rutas del oro. En el momento de la conquista de Tánger, el Tesoro Omeya de Córdoba contaba con la tremenda suma de veinte millones de dinares:

"El total de los ingresos, hasta el año 340 H/951 d.C, no era inferior a veinte millones de dinares, o quizá algo más, sin contar con las mercancías, las joyas, los bastimentos de los navíos, así como las piezas de orfebrería, de las cuales no pueden prescindir los príncipes" (Ibn ʿAwqāl, *"Configuration..."*, I, 1964: 111).

Sin embargo, estas sumas no duraban demasiado tiempo en las arcas califales, pues muy pronto se inició una costosa política de obras públicas, auspiciada probablemente en al-Andalus por la afluencia indiscriminada de oro y las excelentes relaciones con Bizancio. De éstas últimas, son muestra las obras de arte y joya que procedían de Bizancio y que fueron instaladas por ‘Abd al-Raḥmān III (300 H/912 d.C – 350 H/961 d.C) en Madīnat al-Zahrā’: una pila que fue traída de Constantinopla (*"Dīkr Bilād al-Andalus"*, II, 1983: [28]) y una prodigiosa perla,

regalo del emperador León, la cual ocupaba el centro de uno de los salones (“*Dikr Bilād al-Andalus*”, II, 1983: [32]).

Esta perla, por otra parte, apareja una cuestión interesante; si el nombre del emperador bizantino es el correcto, quizá la joya fuese un regalo de León V (813-820 d.C), en cuyo caso estaríamos ante una embajada no reseñada por las fuentes, pero que coincidiría en el tiempo con la invasión andalusí de Creta y su colaboración en la lucha en Sicilia... o quizá el emperador reseñado fuese León VI, (886 – 912 d.C), en cuyo caso nos encontraríamos igualmente con una embajada o legación no reseñada por las fuentes, pero que coincidiría en el tiempo con acontecimientos tan importantes como la caída en poder ‘aglabí de Siracusa.

En definitivas cuentas, la grandiosa política de obras públicas alimentada por ‘Abd al-Raḥmān III debió provocar que el gasto público se disparase de forma alarmante, pues por ejemplo, en Madīnat al-Zahrā’:

“El mármol se trajo de Cartago y se pagaba por cada bloque, grande o pequeño, diez dinares, aparte de los gastos que comportaban su corte y transporte y de las provisiones necesarias para su acarreo. Por cada columna, gruesa o delgada, se pagaban ocho meticales de oro; el número total de columnas de mármol que se alzaban en al-Zahrā’ fue de 4.312, de las cuales diecinueve procedían del país de los Ifranj y el resto, de las canteras de al-Andalus e Ifriqiyya: el mármol (...) era(...) el rosa y el verde de Ifriqiyya. La pila escupida la trajo Aḥmad al-Yunanī de parte del señor de Constantinopla y la verde pequeña era de Siria...”
 (“*Dikr Bilād al-Andalus*, II, 1983: [28]).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Estas manufacturas, probablemente, sólo podían ser traídas a al-Andalus gracias al comercio a larga distancia, y éste era monopolizado por las clases dirigentes, dados sus altos costos de riesgo y de puesta en acción..

Todos los indicios apuntan a que el gasto público, coincidiendo con el acceso directo al oro africano, durante la primera mitad del siglo IV H/X d.C, se disparó en el Mediterráneo, globalmente, de una forma asombrosa, dada la magnitud de las obras públicas y el esfuerzo estatal por mantener fuerzas militares suficientes para garantizar el control sobre las rutas del oro. Sólo en el Mediterráneo Occidental, la construcción de Madīnat al-Zahrā' absorbía un tercio de los impuestos totales, que no eran en absoluto baladíes, pues ascendían a 5.480.000 en dinero líquido y a 765.000 dinares en rentas de las propiedades califales (*"Dikr Bilād al-Andalus"*, II, 1983: [31]). El ejército omeya, otro gasto público, absorbía otro tercio, quedando el resto en el tesoro.

Tan descomunales gastos provocaron la falta de fondos a la muerte de 'Abd al-Raḥmān III. Al acceder al poder, al Ḥakam II (349 H/961 d.C – 365 H/976 d.C) recurrió a las confiscaciones para reponer el Tesoro Estatal:

"... Ab Ḥ-l-As Ḥakam sometió a confiscaciones a los cortesanos de su padre, se apoderó de las riquezas de sus servidores y de sus ministros, de todos aquellos que habían vivido a su sombra: el resultado de esta operación se eleva a veinte millones de dinares, total sobre el que las personas competentes están de acuerdo, procurando incluso detalles." (Ibn Ḥawqal, "Conflguration..." , I, 1964, : 111).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Es decir, que en apenas diez años, entre el 340-350 H /951-961 d.C, habían sido vertidos al mercado mediterráneo, y tan sólo por los omeyas, sin contar con las sumas derramadas por los fīmīes y los bizantinos, de las cuales hablaremos después, 20.000.000 de dinares. El hecho no podía dejar de tener pesadas consecuencias de índole económica y política.

Bajo el califa al-ʿAkam II los impuestos por liberación del servicio militar y la tasa de halconería y los censos, ascendían, sólo en los distritos de Córdoba, a la suma de 120.000 dinares anuales -cifra que varía según los autores, pero que da una idea de las sumas barajadas- sin contar con los impuestos en especie (al-Bakr, “*Kitāb al-Masālik wa-l-Mamālik*”, 1982: 30). En Sevilla, los impuestos cobrados a cuenta de este mismo califa ascendían a 35.100 dinares (al-Bakr, “*Kitāb...*”, 1982: 33). Es decir, sólo de dos provincias de al-Andalus, el califa recogía la suma de 155.100 dinares cada año, los cuales eran reinvertidos rápidamente en el mercado, sea en forma de obra civil o gasto militar. No es de extrañar que las acuñaciones de al-ʿAkam II se multiplicasen con respecto a las de su difunto padre ‘Abd al-Raḥmān III, aunque rebajando la ley de la mismas (Cantó, 2001: 419), no por otras razones, en nuestra opinión, que paliar la creciente inflación pero atendiendo al mismo tiempo a los imprescindibles gastos estatales.

Paralelamente, el Imanato fīmī afrontaba también una serie de formidables gastos, uno de cuyos capítulos más importantes eran las obras públicas, civiles y militares. La primera fue la construcción de Mahdiyya (308 H/920 d.C) un puerto sólidamente edificado y amurallado, al que siguieron otras fundaciones, como la residencia real de Mansūriyya (Ibn

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

⊙awqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 67-68), en el año 336 H / 947 d.C, en Sabra, la cual fue dividida en barrios y recibió el nombre de la nueva fundación (Ibn ‘Iḥṣān, “*Al-Bayḥ al-Mugrib*”, I, 1998: 219) una ciudad redonda, en cuyo centro se edificó un palacio, amurallada, con mercados y a la que se dotó de agua corriente (al-Maqdis, “*A ḥsan...*”, 1950: 17). Cuando esta ciudad se convirtió en Corte en perjuicio de Maḥdiyya –que quedó parcialmente en ruinas debido a que gran parte de la población hubo de trasladarse a la flamante capital- también resultaría gravemente dañada la posición de Qayrawān, a media milla de ella, debido a que el imán ordenó que los mercados qayrawānís fuesen trasladados a la flamante fundación, cuyo tamaño puede estimarse como no pequeño, ya que contaba con cuatro puertas (Ibn ‘Iḥṣān, “*Al-Bayḥ al-Mugrib*”, I, 1998: 219), lo cual, por cierto, es una norma entre las fundaciones fīmī. De esta manera pensamos que el gasto se incrementaba al distorsionar en beneficio de intereses dinásticos la red económica del territorio.

Otros gastos agobiaban la hacienda fīmī: mientras que en Qayrawān se levantó un acueducto que llevaba el agua a la ciudad, por orden de al-Mu‘izz, como hemos visto anteriormente, el gasto militar, sólo en obra de albañilería, era también enorme: en Ifrīqiyya se levantaron las murallas de muchas ciudades y se rehicieron otras (Susa, Sfax, Maḥdiyya, Sabra, Marsa-l-Jarā, Bona...)(al-Maqdis, “*A ḥsan...*”, 1950: 13-17 y ss.), y la isla de Sicilia poseía muchas rábitas al borde del mar, (Ibn ⊙awqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 120) cuya obra había de mantenerse. Siendo esta isla una zona tan cara a la estrategia fīmī, podría ser que el mantenimiento de sus fortificaciones y tropas dependiese directamente del Estado, pues parece difícil admitir que sus rábitas fueran mantenidas a costa de los censos de las mezquitas, como sucedía en las rábitas situadas en las cercanías de Susa (Ibn ⊙awqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 69). Durante el año 312 H /925 d.C fue así mismo iniciada la construcción de Mesila, en

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

el Magrib al-Aqsà; el gasto debió ser considerable, pues se incluía el levantamiento de una doble muralla y canales (Ibn ‘Iḥṣān, “*Al-Bayḥān al-Mugrib*”, I, 1998: 190).

Precisados continuamente de dinero contante, no es extraño pues que los fūḥimíes se valiesen de medios escasamente escrupulosos para incrementar el peculio estatal, pese a que en el año 309 H /921 d.C., conquistaron Siḥilmḥssa: para engrosar aún más las sumas recaudadas, no dudaron en servirse del Estado; en el año 311 H / 923 d.C, Ubayd Allḥh destituyó al cadí de Qayrawḥn para colocar en su puesto a una hechura suya que ya había desempeñado el cadiazgo en Trípoli de Libia y cuya corrupción era notoria, pero que se había propiciado al imán entregándole las sumas ilícitamente obtenidas (Ibn ‘Iḥṣān, “*Al-Bayḥān al-Mugrib*”, I, 1998: 188). Así mismo, encubrieron las demasías de sus gobernadores y obligaron a los peregrinos al uso de las rutas ifrḥqíes que conducían a Maḥdiyya, con el fin de recaudar un conjunto de impuestos fijados por la dinastía fūḥimí previamente sobre el camino que conducía a la nueva fundación (Ibn ‘Iḥṣān, “*Al-Bayḥān al-Mugrib*”, I, 1998: 187).

La dinastía fūḥimí utilizó los recursos estatales también en otro sentido, el militar; pronto inició las expediciones bélicas, no sólo en dirección a Egipto, sino también al sur de la Península Italiana, en nuestra opinión para intervenir en las rutas comerciales que ligaban el sur italiano con Bizancio; en el año 316 H / 928 d.C., un oficial ubaydí se apoderó de varias plazas sicilianas y las saqueó, navegando a continuación hacia Salerno y Nápoles, que pagaron su rescate con dinero contante y con piezas de brocado (Ibn ‘Iḥṣān, “*Al-Bayḥān al-Mugrib*”, I, 1998: 193). El incremento de las ganancias abriría el camino al incremento del gasto militar, con el fin de obtener aquéllas y se iniciaría una espiral de “*a mayor gasto militar = mayor ganancia*”, que generaría una creciente inflación. Así es como al-Qḥ’im, segundo imán de la

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
dinastía, una vez dueño del poder, durante el año 322 H / 934 d.C., “ordenó a todos los gobernadores provinciales que proveyesen en lo tocante a la fabricación de armas y de toda suerte de ingenios militares” (Ibn ‘Iṣṣāq, “Al-Bayṭh al-Mugrib”, I, 1998: 209).

Por supuesto, la ganancia obtenida mediante las expediciones militares se convertiría, opinamos, en un recurso relativamente fácil y permanente del Estado Fṭīmī que acrecentaría fatalmente el número de sus enemigos, los cuales no contemplarían con placer la expectativa de verse postergados en las rutas comerciales. Al-Qṭībī no dudó en enfrentarse a la república de Génova –e indirectamente a Bizancio- al atacar este puerto en el año 322 H / 934 d.C, sin dejar al mismo tiempo de ganarse un enemigo tenaz –los omeyas cordobeses y sus aliados- al intentar apoderarse de Fez (Ibn ‘Iṣṣāq, “Al-Bayṭh al-Mugrib”, I, 1998: 209). Y al ganarse a nuevos adversarios, se consolidaría la creación de nuevos ejércitos y un mayor esfuerzo militar, de un mayor gasto público y por tanto de un aumento de la inflación.

No es de extrañar que la fiscalidad fṭīmī fuera tan exigente como sostiene Ibn ‘Iṣṣāq, ya en el año 306 H./919 d.C. (Julien, II, 1952: 60). De hecho, era tan expeditiva que en Qayrawān los ‘ubaydīs incrementaron los impuestos tanto como para provocar el abandono de los zocos de la ciudad por los comerciantes, los cuales emigraron a Sabra (al-Maqdisī, “Aḥsan...”, 1950: 13) como ya vimos anteriormente.

Las exigencias fiscales y las prestaciones personales fṭīmīs llegaron, durante el transcurso del siglo IV H /X d.C, a ser exorbitantes; en el año 365 H /976 d.C., las arbitrarias y brutales contribuciones exigidas en Ifrīqiyya por los zūrīs sólo fueron perdonadas a los juristas, los gobernadores, los letrados y el entorno del príncipe; así mismo, en ese mismo año

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

resultó muy arduo reclutar marineros para una nueva flota; los reclutas hubieron de ser encerrados en las prisiones y los hombres no se atrevían a salir a la calle para no formar parte del matalotaje. Una vez en alta mar, la flota se vio obligada a aproar hacia a la costa debido a los vientos contrarios y a la escasez de bastimentos, circunstancia que fue aprovechada por la tripulación para saquear los buques y desertar (Ibn 'Āṣṣir, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, I, 1998: 229). Otras fuentes señalan la dureza del fisco fīṣṣimī en esta década (al-Maqdisī, “*A ḥsan...*”, 1950: 7). No debe sorprendernos que este exigente aparato estatal culminase su afán recaudador mediante una rigurosa inspección y regulación de las acuñaciones y del sistema de pesos y medidas: el cuarto de dinar fīṣṣimī se pagaba por piezas, no por peso, mientras que el dirhem había sido situado por debajo del peso legal, pagándose también por piezas (al-Maqdisī, “*A ḥsan...*”, 1950: 51-53). De este asunto hablaremos algo más adelante.

Durante esta centuria, el siglo IV H /X d.C., nos inclinamos a pensar, pues, a partir de los datos ofrecidos por las fuentes, que se incrementó la presión fiscal y el gasto público en el territorio musulmán occidental, en muchas ocasiones para aliviar la carga militar, provocando a su vez, presumiblemente, serios desequilibrios impositivos internos: por ejemplo, en el año 353 H / 964 d.C., el califa omeya exonera a los ceutíes de los impuestos estatales, cuya parte alimentaria recayó en el Aljarafe sevillano (Ibn 'Āṣṣir, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, I, 1998: 227). Como estos acontecimientos corriesen parejos a la velocidad en la formación de grandes patrimonios familiares, se dio lugar a una sociedad demasiado inestable, con graves desequilibrios, en la cual participaba incluso el califa: en Granada, una almunia perteneciente al soberano se extendía por espacio de 13 millas (Al-Maqdisī, “*A ḥsan...*”, 1950: 39). Esto explicaría la existencia de latifundios:

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

“Existe en al-Andalus más de una explotación agrícola que agrupa millares de paisanos, los cuales lo ignoran todo sobre la vida urbana y son europeos de confesión cristiana” (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 110).

Mantener esta clase servil, extremadamente levantisca (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 110) bajo control y contar con el apego de la oligarquía que la explotaba, exigiría al califa invertir grandes sumas en el equipamiento del campo, el cual, aparentemente, gozó de un buen nivel de vida en esa centuria. Habría que asegurar además el apoyo político del resto de la población mediante la difusión de la riqueza por todos los sectores de la población, esfuerzo que demandaba muy probablemente una constante inversión pública, que a su vez vaciaba periódicamente las arcas estatales. Además, el Estado omeya se dotó de una red de pósitos que paliasen los efectos de las potenciales hambrunas sobre el pueblo. De la prosperidad andalusí de la época nos hablan las excavaciones arqueológicas y los cronistas (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, 1964, I: 107).

La política de obras públicas sería alentada a su vez por la oligarquía, pues es muy factible que, si en algún momento ésta sentía amenazado su poder adquisitivo y no veía una vía posible al mantenimiento e incremento indefinido del mismo, se convertía en un factor potencial de inestabilidad política, ya sea intentando influir en el aparato estatal para garantizar el flujo de oro, ya sea aniquilándolo si no obtenía sus objetivos. Por esa razón, a la par que las grandes obras suntuarias se multiplicaron, se incrementó el control político-militar sobre la ruta del oro, por parte tanto de omeyas como de fīrīmīs.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

El control de la ruta del oro habría pasado así a ser una necesidad vital para omeyas y fihimíes. La guerra y el sabotaje financiero militar fueron las dos armas con las que ambas dinastías intentaron controlar las rutas saharianas durante el siglo IV H./X d.C. Finalmente el exceso de emisiones monetales provocaría la saturación del mercado del oro y un desplome del precio del mismo, desplome que se encontraría en la base de la gran crisis mediterránea de comienzos del siglo V H./XI d.C.

El incremento de poder de la oligarquía andalusí no debió pasar desapercibido al califa de Córdoba. Probablemente para contrarrestar el amenazante poder de ésta, ya muy desarrollado en el año 363 H/973 d.C., al-ʿAkam II favoreció la inmigración a al-Andalus de los ʿasimíes, de los seguidores de los dos hijos de al-Andalus y de los Birzímíes, que eran jariímíes: hacia el final del Califato de al-ʿAkam II este grupo había obtenido la Jefatura del Ejército andalusí. (Ibn ʿaṣṣān, *Muqtabis VII*, 1967: [202]). Esta política tuvo un doble efecto: por un lado, se consolidó el control del Magrib Extremo, vital para al-Andalus, y por el otro se fomentó la creación de patrimonios territoriales de origen étnico, que se contrapusieron a los patrimonios de índole monetaria y comercial. Este era un riesgo terrible, pues aunque al-Andalus parece haber gozado de excelentes vías de comunicación en este siglo, el riesgo de fragmentación territorial se incrementaba cuando la autoridad central mostraba signos de debilidad.

Además, las tierras de labor, cuyos rendimientos debían ser relativamente escasos, dadas las técnicas de la época, habrían sido empleadas en la monoproducción de productos exportables, tales como el algodón, el lino o el aceite. La obtención de grandes cantidades de

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

estos productos, a lo largo del siglo IV H./X d.C, estimularía el comercio naval, de la misma manera que las obras públicas, pero además tendría la virtud de contentar a los latifundistas.

De hecho, parece que la nobleza palaciega andalusí tendió a invertir el excedente de oro en la formación de patrimonios agrarios, escapando así a las periódicas confiscaciones estatales. La propiedad rural, al menos en el sur de la Península, tendió a concentrarse. Así, durante el siglo IV H./X d.C, Ibn Hawqal puede hablar de propiedades agrícolas con millares de campesinos cristianos (Ibn Hawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 110). A comienzos de la alfetna, por ejemplo, los 'abbādhīs sevillanos eran dueños de una tercera parte de las tierras sevillanas (Bosch Vilá, 1988: 94).

En este esfuerzo, quisiéralo o no, se vería obligado a competir el califa, el cual necesitaría poseer una base patrimonial para su propia familia, por mor de su prestigio y poder político. Como hemos visto, una sola de las almunias omeyas, sita en Granada, tenía una extensión de 13 millas (al-Maqdisī, “*Al-Andalus...*”, 1950: 39).

Otro resultado del descomunal programa de obras públicas debió ser el rápido incremento de la población urbana, al menos en la sede del poder, Córdoba, donde son evidentes los desequilibrios urbanos. El oro fluía con facilidad en las ciudades, y una gran cantidad de población campesina pasaría a convertirse en mano de obra urbana, tentada por tan favorables

condiciones. No parece que la ganancia del campo fuera comparable a la obtenida en el trabajo urbano.

En consecuencia, el desarrollo urbano del mundo islámico occidental estuvo muy descompensado a favor de las capitales políticas o las sedes palaciegas. Piénsese la mano de obra necesaria para traer, limpiar y desbastar, por ejemplo, cada columna de Madīnat al-Zahrā', viniese o no por mar desde Cartago. Cada una de ellas valía ocho meticales de oro. Cada bloque de mármol, grande o pequeño, valía diez dinares, sin tener en cuenta los gastos de corte transporte, y provisiones necesarias para su acarreo, (*"Ḍikr Bilād al-Andalus"*, II, 1983: 173), funciones propias de la mano de obra. Había 4.312 columnas en esta villa palaciega; es lícito considerar la mano de obra y el dinero que se inyectó en la red urbana andalusí si se tiene en cuenta que en Madīnat al-Zahrā' se invirtieron finalmente 15.000.000 de dinares en 25 años (*"Ḍikr Bilād al-Andalus"*, II, 1983: [30]). Y estos datos no incluyen la final culminación de la obra, pues la muralla de Madīnat al-Zahrā' jamás se concluyó (Ibn Ḍawqal, *"Configuration..."*, I, 1964: 112). La población rururbana cordobesa se incrementó además ante el estímulo califal: a cada ciudadano que se instalase en la nueva ciudadela, se le darían 400 dirhemes (Ibn Ḍawqal, *"Configuration..."*, I, 1964: 110-111).

La concentración de la riqueza, por otra parte, debía haber alcanzado unos niveles considerables, puesto que en el interior del recinto de al-Zahrā' se enclavaban 125 mansiones (*"Dikr..."*, II, 1983: 173) de poderosos, mientras que las casas de los otros sectores de la población se sucedían sin interrupción hasta Córdoba (Ibn Ḍawqal, *"Configuration..."*, I, 1964:

111), hecho que sugiere la existencia de una política deliberada de colonización, pero que también subraya la dependencia de la población respecto a un puñado de patricios.

Así pues, no deberíamos extrañarnos de las proporciones del crecimiento urbano de Córdoba durante el siglo IV H/X d.C, época en la cual algunos arrabales tenían calles de 7 y 8 mts de ancho (Carrillo Díaz y otros, *Revista de Arqueología*, 173, 1995: 54). La inversión en obras públicas acabaría por convertirse en una necesidad política tanto como en una necesidad ciudadana, pues había que mantener ocupadas a las masas urbanas: no es extraño que el califa al-ʿAkam II acometiese el empeño de nuevas obras públicas; sólo las emprendidas en la aljama de Córdoba importaron la suma de 35.000 dinares para el mimbar, y 161.000 dinares, extraídos del quinto califal para el resto (“ʿIkr...”, II, 1983: 181). El resultado de esta línea de gobierno no se haría esperar: tanto los grandes comerciantes -nutridos probablemente de las comandas estatales- como los humildes -plena ocupación laboral- estuvieron satisfechos y aquietados durante el siglo IV H./X d.C. Pero a cambio, se multiplicaron las acuñaciones con respecto al califato de su antecesor, aunque la ley de la moneda fuese más baja y se acicateó el progreso de la inflación.

Al-Manṣūr ibn Abī ʿĪmir, siempre ansioso de popularidad, utilizó esta política en su propio provecho: duplicó la aljama de Córdoba casi en la mitad de lo que lo habían hecho todos los soberanos anteriores, entre el 381-384 H./991-994 d.C (“ʿIkr...”, II, 1983: 194), y, en parte para incrementar su poder, construyó otra ciudad palatina, Madīnat al-Zḥīra, entre los años 368-370 H./978-981 d.C (“ʿIkr...”, II, 1983: 192). En el año 378 H./988-989 d.C, sólo la

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

construcción de dos puentes, en Córdoba y Rasna*¹, costó la suma de 290.000 dinares (“*ʿIkr...*”, II, 1983: 193 y nota 79) del erario público... Todas estas inmensas sumas invertidas en la construcción, se habían vertido al mercado en menos de 70 años. Y son las que conocemos. Aquí no se citan las que no están mencionadas por las fuentes escritas (el compendio de los gastos del funcionamiento del Estado y los restantes gastos suntuarios), ni los descomunales gastos f²*imíes, porque no conocemos su monto exacto, pero sí su volumen general. Y no incluimos el gasto militar.

No debería extrañarnos, en nuestro parecer, que la mayoría de la población que se instalaba en los núcleos urbanos acabase dependiendo por completo de la iniciativa estatal para obtener un jornal; cuando se clausuraban las obras públicas, estas gentes, escasamente instruidas, imbricadas en el esquema de una sociedad de trazas tribales, mal adaptadas a una sociedad cuyos poseedores de riqueza no la generaban, sino que se nutrían de ella, acabarían por subemplearse y no tendrían gran capacidad adquisitiva. Su nivel de vida debía ser bastante mediocre, a juzgar por el ajuar que describe Carrillo Díaz (Carrillo Díaz y otros, 1995: 56). También las crónicas dejan entrever la existencia de una amplia capa de población urbana de escasos recursos financieros. Por ejemplo, en época de al-Man³*⁴r Ibn Ab⁵*⁶ ʿUmīr, era realmente extraño que una persona dedicada a acarrear y vender estiércol poseyera un asno o enseres domésticos de cierta importancia y el hecho de que adquiriese con prontitud este pobre ajuar era motivo de sospecha respecto a su honradez (al-Maqqar⁷, I, 1, 1967: 379-380).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

En el Imanato fihimí, pese a las repetidas afirmaciones sobre la baratura de los precios (al-Maqdisi, “*Asan...*”, 1950: 41), el pasar diario de la mayoría de la población debía ser muy ajustado. Ibn al-awqal, por ejemplo, cuenta que los maestros sicilianos apenas llegan a cobrar 10 dinares al año de todos sus numerosos alumnos; esta cifra es considerada ridícula, si no miserable (Ibn al-awqal, “*Configuration...*”, I, 1964:125). El mismo Ibn al-awqal menciona que, pese a poder tener un mediano pasar, ningún siciliano, fuera del ámbito cercano al imán, ha visto una bolsa de oro en toda su vida (Ibn al-awqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 129). Y se refiere a Sicilia, que en opinión de al-Maqdisi es la más urbanizada e interesante de las posesiones de los musulmanes, contando con puertos tan magníficos como Taormina y Siracusa (al-Maqdisi, “*Asan...*”, 1950: 33). ¿Qué no sucedería en las regiones apartadas o pobremente urbanizadas del Occidente musulmán?

Así pues, parece que otro efecto de esta política es que el flujo del oro, en definitiva, dependía por completo del califa o del imán, que dispensaba la riqueza según su criterio, afirmando el círculo de su clientela. Al parecer, sólo había oro entre aquellos que formaban parte de la Corte. Al frente de esta desequilibrada sociedad estaban los califas andalusíes y los imanes fihimíes, que ante las crisis reaccionaron de forma puntual y no continuada, desarrollando un firme paternalismo autocrático de índole religiosa que actuaba tajantemente cuando era amenazado pero que mantenía un profundo regusto de gobierno semitribal.

Aún así, la situación era halagüeña, nada parecía presagiar la tormenta; durante el siglo IV H./X d.C se incrementan los ingresos de la dinastía omeya: tan sólo del arrendamiento de la

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Casa de la Moneda, el califa omeya obtenía, cada año, la importante suma de 200.000 dinares y 3.400.000 dirhemes. Esta suma no contempla el resto de los ingresos estatales (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 107). La circulación fluida de numerario debió estimular considerablemente el comercio. Probablemente, por eso al-Maqqis puede decir que el Occidente musulmán es barato y su población acogedora, negociante y viajera (al-Maqqis, “*A san...*”, 1950: 41). Que el comercio había alcanzado un esclarecido puesto en el sistema de valores musulmanes no puede ponerse en duda, pues desde finales del siglo III H/IX d.C, una producción cerámica muy influenciada por modelos orientales empieza a estar ampliamente representada (Carrillo Díaz y otros, 1995: 56), lo cual no deja de indicar un amplio espectro comercial. Quizá sea la fluidez de las relaciones con oriente la que hace posible este hecho.

Lo que podría deducirse de estos gastos y de esta política es un altísimo volumen de numerario en circulación, continuamente incrementado a causa de la dinámica política y económica, con las consecuencias que se desprenden de este tipo de medidas: la depreciación, en un primer momento, de las acuñaciones, el incremento de las mismas y la subida de su peso intrínseco en un segundo momento, como medida paliativa, y un desplome final provocado por una inflación sin control, apenas paliada por la rebaja legal de la ley de la moneda, aunque manteniendo el monto de las acuñaciones.

17.4).- La competencia monetaria dentro del Mediterráneo del siglo IV H./X d.C y su resultado económico: la inflación.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Parece que el mundo árabo-islámico en su conjunto, además, experimentó cambios tan importantes como el paso del patrón-plata al patrón oro, durante el siglo IV H./X d.C. A lo largo del siglo III H./IX d.C, fue la plata el metal que más se utilizó para las transacciones comerciales entre los musulmanes, pues era más abundante y de valor más flexible que el oro, cuya ley y valor eran marcadas, sin discusión, por el denario bizantino. No obstante, el acceso a las fuentes del oro brindó a las dinastías musulmanas occidentales la posibilidad de acuñar oro, con un grado de pureza bastante aceptable.

La inflación debió incrementarse a medida que aumentaban las cantidades de oro puestas en el mercado, que alcanzaron un volumen enorme durante el siglo IV H./X d.C. Así por ejemplo, los Tuluníes de Egipto (254-292 H./868-905 d.C) (s. III H./IX d.C) rendían cada año al califa de Bagdad un tributo de 300.000 dinares (Lombard, 1980: 132), cifra que podría parecer alta en su época, pero que resulta irrisoria si tenemos en cuenta que, apenas 78 años después del fin de esta dinastía, durante el año 388 H./988 d.C, en al-Andalus, una sola limosna otorgada por al-Manṣūr Ibn ‘Abī Ḥmīr, ante la tumba de la sultana Ḥubayra, ascendió a la formidable suma de 500.000 dinares (“*ʿIkr Bilād al-Andalus*”, II, 1983: 196). Este caudal de oro, que parecía no agotarse, generaría la necesidad de una moneda musulmana.

Los gobernantes musulmanes crearon un patrón de oro tomando como modelo el numisma constantiniano bizantino, que tenía un peso de 4'25 gramos, equivaliendo un dinar a 20 dirhemes. Como la moneda islámica tenía un peso algo inferior, no tardó en reemplazar a la

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

bizantina (Lombard, 1980: 130). Esta misma mecánica, que había sido emprendida a escala global durante el siglo III H./IX d.C por los 'abbāsīs para desbancar a la moneda bizantina, fue luego utilizada por los fūḥimīes, los cuales comprenderían pronto, a nuestro entender, que debían rebajar el peso de sus dinares y crear fracciones de moneda para desbancar la moneda omeya, bizantina y 'abbāsī de mayor peso y, por tanto, de menor flexibilidad en el mercado de cambios mediterráneo. El dinar fūḥimī tuvo pues un peso estable, durante todo el siglo IV H./X. d.C, de 4'18 grms (al-Maqdisī, "A ḥsan" ... 1950: 53), inferior al 'abbāsī (4'25 grms) (al-Maqdisī, "A ḥsan" ..., 1950: 53) y al omeya, que oscilaba entre los 3'43 grms y los 4'80 grms a fines del Califato (Martín, 1975: 261-262), aunque su peso estándar era idéntico al 'abbāsī, de 4'25 grms (Miles, I, 1950: 87).

Muy pronto, los fūḥimīes sumaron a la pieza de un dinar el cuarto de dinar, más flexible y utilizable en todos los intercambios de precio medio-alto, e incluso como moneda a partir de la cual se realizaban los cálculos de cambio en el Mediterráneo occidental. Para lograr una equivalencia con la plata, los fūḥimīes rebajaron el peso legal de la moneda 'abbāsī de plata, y crearon el medio dirham, el cuarto, el octavo y el sexto. Su éxito comercial debió ser enorme, porque, además, la estabilidad de esta moneda era tan excepcional que, contra la costumbre tan generalizada en el mundo islámico de la época, los pagos en moneda fūḥimī se hacían por piezas, no por peso, ya fuera plata u oro, y en estos pagos no había engaño posible (al-Maqdisī, "A ḥsan...", 1950: 53).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

A la par que regulaban el sistema monetario, los fihimies vigilaron rigurosamente el comercio; así se mantenía la baratura de los precios y se controlaba el peso real de las mercancías, evitando fraudes, proporcionando ingresos al estado y saneando el comercio. Por eso establecieron un rígido sistema de pesos y medidas. Incluso las balanzas, que llevaban el nombre del imán en vigor, eran recogidas periódicamente, fundidas y de nuevo estampilladas. Los pesos, de vidrio, llevaban la misma inscripción de la balanza. Se estableció un sistema específico de pesos, por el cual, una libra tunecina era el equivalente de doce onzas, cada una de las cuales costaba exactamente un dirhem; probablemente con el objeto de desbancar el comercio ijsdí, las medidas de capacidad fihimies se incrementaron un poco por encima de las egipcias, y -salvo para la pimienta, que era una mercancía preciosa- se utilizaba simultáneamente la libra de Bagdad, (al-Maqdisi, "Ahsan...", 1950: 51 y ss) quizá con el fin de facilitar los cálculos a los comerciantes.

En definitiva, los fihimies llevan a cabo lo que Lombard llamó "*una activa política del dinar*", acuñando grandes cantidades de oro (Lombard, 1980: 134). El objetivo final sería implantarse en el comercio oriental. Para los fihimies, desplazarse hacia Egipto era fundamental: el Magrib sólo juega un papel redistribuidor en la circulación del oro (Lombard, 1980: 132), por lo que los fihimies tenderán constantemente a apoderarse de Egipto, en contacto directo con las rutas del Indico, del Pérsico y del Rojo. Ya desde el año 307 H/919 d.C, el imán fihimí obtenía del comercio egipcio la plata: sobre ésta, cuando entraba en los dominios fihimies ya amonedada, se cobraba un impuesto cuyo monto oscilaba dependiendo de la cantidad de oro con la que hubiese sido aleada en Egipto (Ibn Hawqal, "Configuration...", I, 1964: 95), para que sirviese de moneda de cuenta.

Al mismo tiempo que prestigiaban su moneda, con pretensiones hegemónicas, en Occidente, en Oriente los fihimíes intentaban desbancar a los bizantinos del comercio de cabotaje mediterráneo, mediante la acuñación de moneda fraccionaria de oro: el cuarto de dinar fihimí (Lombard, 1980: 135), el cual siendo de valor más bajo que el dinar completo, tiende a suplantar al numisma bizantino. El cuarto de dinar fihimí debió hacerse muy abundante, lo suficiente como para intentar desbancar además al dinar omeya.

No obstante, estas medidas condujeron a la saturación del mercado financiero; pero, disponiendo de oro a voluntad, los fihimíes utilizarían, según parece, la inflación como un arma más: no es extraño que, en pocos años, la economía egipcia resultase minada por los métodos fihimíes, y que Egipto se convirtiese en una posesión fihimí, mientras que los bizantinos se vieron obligados a recurrir a la amistad omeya para no quedar desplazados.

Es probable que el desquiciamiento del sistema monetario mediterráneo se agudizase a causa de las ambiciones fihimíes por controlar el comercio mediterráneo en su totalidad. Para no verse a su vez postergado, el emir cordobés 'Abd al-Rahmān III llevó a cabo una serie de medidas de gran estilo; se alzó a la categoría de califa y comenzó a acuñar moneda de oro, a partir de la proclamación de su califato (317 H/929 d.C) para hacer frente a las desmedidas ambiciones monopolísticas de la dinastía de Ifriqiyya, que dislocarían la circulación

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
mediterránea de metales preciosos, al introducir en el mercado, de forma repentina y masiva, como consecuencia de su expansión militar, grandes cantidades acuñadas de este metal.

Parece que la política monetaria del califato omeya era menos flexible que la físimí: la moneda de plata andalusí no tenía submúltiplos, pero los andalusíes se servían en sus transacciones habituales de una moneda que valía un sesentavo de la pieza de plata y utilizaban también una moneda llamada *ta'abli*, que no conocemos. (Ibn al-Faqih, “Kitāb...”, 1949: 51):

"...en Córdoba se encuentra la ceca, en el lugar llamado Puerta de los Perfumeros. Las piezas de plata de este país no tienen submúltiplos, pero las gentes se sirven en sus transacciones de piezas de moneda que valen cada una un sesentavo de la pieza de plata; se sirven además de una moneda llamada ta'abli" (Ibn al Faqih al-ʿAmadī, “Kitāb...”, 1949: 51).

No obstante, hay que tener cuidado con los datos que ofrecen a este respecto los diferentes cronistas, pues Miles nos advierte sobre la confusión que reina acerca de las denominaciones y de los pesos entre éstos (Miles, I, 1950: 87). Probablemente, la alta calidad de la moneda andalusí se vio estimulada por la competición con las abundantes emisiones monetarias físimíes de oro; para mantener el poder adquisitivo de su moneda, los omeyas se verían forzados a incrementar progresivamente el peso de la misma: así, el peso del dinar oscilará durante el califato omeya entre 3'43 gramos y 4'80 gramos (Levi-Provençal, V, 1957: 143). En un intento de contrapesar la excelencia de la moneda omeya, los imanes mejoraron la calidad de su propia moneda, la cual, durante la segunda mitad del siglo IV H/X d.C, llegó a ser

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

excepcional. Un dato anterior al año 421 H/1030 d.C, fecha de la muerte de al-Bir ^{ʿn} ⁺, dice que:

"los comerciantes que atracan en las islas de Langa (=Nicobar), llevan, para comerciar, antiguos dinares del Magrib, y mercancías tales como paños, sal y otros artículos de comercio habituales" (Al-Bir ^{ʿn} ⁺, "*Kan ^{ʿn} al-Mas' ^ʿ ^{di}*", en Ferrand, 1913: 166).

17.5).- El despegue del gasto militar y la inflación.

La inflación se incrementaría no sólo por la multiplicación de las acuñaciones en oro, con fines comerciales y propagandísticos, del caos en el sistema financiero y de cambios y medidas, sino también por el crecimiento del gasto militar, al generarse un clima bélico debido a la polarización de dos campos: los f^h ^{*}imíes contra la coalición bizantino-omeya, situación que se clarifica a mediados del siglo IV H/X d.C. El resultado es que tanto bizantinos como f^h ^{*}imíes u omeyas empiezan a acuñar tanto oro como requieren sus objetivos militares y políticos.

Resulta factible que el resultado de esta situación es un exceso de numerario en oro en el mercado a partir de mediados del siglo IV H./X d.C, cuando la contención del gasto público se sacrifica, no sólo al mantenimiento de la paz social dentro del territorio de cada dinastía -con el

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

fin de estimular el gran comercio y mantener el nivel de ocupación de las poblaciones urbanas, como vimos-, sino también al logro de la hegemonía comercial y política, para permanecer presentes en los circuitos comerciales.

Esta situación sería la causante de que, en la segunda mitad del siglo IV H./X d.C, empezase a engrosarse paulatinamente en al-Andalus la partida de gastos estatales destinados al Ejército, cuya asignación presupuestaria acabaría por exceder del tercio de los recursos, pues por ejemplo:

"cada año se fabricaban para al-Ḍakam (II) en los talleres reales unas diez mil rodelas, otras tantas adargas, arcos y cotas de malla; ocho mil tiendas de campaña y un número semejante de espadas y lanzas. Tenía acuartelados en las explanadas de su alcázar y en las fronteras un cuerpo de caballería de veinte mil corceles" (*"Ḍikr Bilād al-Andalus"*, II, 1983: 183).

Podría estimarse que otra causa que impedía regular la emisión monetaria era la pugna establecida entre omeyas y fīḍimīes por atraerse a los cabecillas tribales del Magrib Extremo. Este era un capítulo de los gastos militares difícilmente cuantificable, pero en todo caso muy considerable, pues los cabecillas beréberes eran atraídos por ambos poderes con espléndidas ofertas económicas, grandes promesas y generosos regalos. Este fenómeno se agravó progresivamente durante el siglo IV H./X d.C, y muchos beréberes se fueron estableciendo en al-Andalus, donde el califa proveía muy generosamente a las necesidades de su Casa. Durante el año 362 H/972 d.C, por ejemplo, el festín de la Fiesta de Circuncisión de los pequeños

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Las rīnīs refugiados en Córdoba, al cual fueron invitados todos los notables de la capital, donde se repartió perfume de algalia a manos llenas, fue pagado por el califa al-ʿAkam II, que también distribuía cuantiosas limosnas en Ramadán. (Ibn ʿayyūn, “*Al-Muqtabis VII*”, 1967: [110] y [111]).

Además, es probable que la pugna por la supremacía comercial llegase a ser tan brutal que la inflación se utilizase a modo de arma, de manera que ningún gobernante de la época se plantease coordinar una política de contención del gasto que beneficiase a omeyas, fīmīs y bizantinos, a escala global. Es posible que esta noción económica, en todo caso, escapase a las posibilidades y concepciones de la época.

17.6).- La confiscación y las multas, otra vía hacia la inflación.

Al gasto estatal y dinástico se agrega el comercio especulativo llevado a cabo por los grandes comerciantes, cercanos al poder. Ningún gobernante de la época disponía de los medios suficientes para controlar las emisiones de oro al mercado de este grupo, limitándose a cobrar un tanto por ciento sobre el metal que mandaban acuñar en la ceca; el poder de la oligarquía comercial como hemos visto, debió incrementarse durante el siglo IV H./X d.C. Los fīmīs intentarían a través de la regulación de la moneda y los pesos el control sobre los beneficios de los grandes comerciantes tanto como del pueblo menudo, pero cabe preguntarse hasta qué punto

eran capaces de intervenir en los saneados negocios de la oligarquía palatina que les proveía de objetos raros y curiosos y que les sostenía políticamente.

Quizá el problema se fue incrementando paulatinamente; mientras que el creciente gasto militar obligaba a continuas emisiones monetarias y gastos sin cuento, califas, imanes y emperadores, recurrían frecuentemente a las confiscaciones y los impuestos especiales para alimentar sus tesoros crónicamente exhaustos a causa del tremendo gasto público, liberando en el mercado las sumas pacientemente tesaurizadas, sumas que, una vez en circulación, saturaban el mercado del oro y agravaban el problema de su devaluación, dando lugar a un alarmante proceso inflacionario. Parecen existir indicios de que nos encontraríamos ante un deficiente sistema de reposición fiscal, complicado por un sistema muy atomizado de producción, planteamiento que ya se habría esbozado en las postrimerías del Imperio Romano, con similares problemas y similares desenlaces, pues no existía un conjunto estable y sistematizado de ingresos capaz de equilibrar los continuos desembolsos estatales.

Los ejemplos de confiscación estatal se reparten por todo el mundo islámico de la época. En Ifrīqiyya, el chambelán Ṣawhīr nos cuenta como las descomunales sumas procedentes de las confiscaciones operadas por el fatimí al-Mu'izz contra dos poderosos gobernadores fīlīmīs fueron utilizadas íntegramente en el mantenimiento de los esclavos (Dachraoui, 1981: 325). Este es otro punto que merece nuestra atención, pues el número de estómagos dependientes de califas y omeyas se incrementó sin pausa ni cordura a lo largo del siglo IV H/X d.C: en al-Andalus, sólo en al-Zahrā', había 3.950 eunucos, los cuales consumían diariamente

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

16.000 arrelde de carne, sin contar la volatería y la pesca (“*ʿIkr Bilʿd al-Andalus*”, II, 1983: 176). Es probable que a este fenómeno se refiriese al-Maqdis cuando señala la enorme cantidad de eunucos que pululan por al-Andalus (al-Maqdis, “*Aʿsan...*”, 1950: 41).

Sostener estos gastos requeriría de continuos alardes de imaginación recaudatoria: la confiscación se convirtió en medida económica habitual de los estados musulmanes. Durante el siglo IV H/X d.C, en Iraq, Gadanfar Ab Taglib ibn Masʿun ibn ‘Abd Allāh, llevó a cabo una serie de confiscaciones que le proporcionaron 50.000.000 de dinares, los cuales volvieron rápidamente al mercado tras su muerte (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 111).

Para recuperar el Tesoro andalusí, al-ʿAkam II inició su gobierno (350 H/961 d.C) con una serie de confiscaciones y exacciones entre los cortesanos de su padre, que, como hemos visto, dio como resultado la tesaurización de otros 20.000.000 de dinares (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 111), lo cual nos da una idea sobre la riqueza acumulada por la nobleza palatina.

Desde los comienzos de su poder, los fīmīes idearon otro método para apoderarse de más oro, que debido a la situación militar, era rápidamente liberado en el mercado: imponían exorbitantes multas a las ciudades y territorios que rechazaban su soberanía. Por ejemplo: a Trípoli de Libia se le impusieron 400.000 dinares como precio de la paz en el año 300 H/912 d.C (Dachraoui, 1981: 136). Después de una nueva sublevación, se impuso a Trípoli de Libia

otra contribución de 400.000 dinares, en el 301 H/914 d.C (Dachraoui, 1981: 334-335). Probablemente, esta ciudad era una de las más ricas de Africa del Norte: la fama de Ifr⚡qiyya había dependido de su inclusión en esa última provincia. Quizá para obtener un mayor rendimiento de las diversas recaudaciones impuestas a la dicha ciudad, el gobierno f⊞*imí había obligado a la mayor parte de los mercados a desplazarse intramuros de la urbe (Ibn Ⓞawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 65), donde las contribuciones serían controladas con mayor fiabilidad. Y quizá con el mismo objetivo de obtener el máximo imponible de sus sujetos, el gobierno f⊞*imí no arrendaba la recaudación de impuestos, salvo en casos excepcionales (Ibn Ⓞawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 95).

En Sicilia las contribuciones de guerra impuestas por los f⊞*imíes a la población local resultaron una carga pesadísima para la población (Dachraoui, 1981: 138), la cual pagaba ya toda clase de tasas, censos, quintos, derechos sobre las cosechas, impuestos sobre el vino, tasas de capitación, derechos marítimos, tributos sobre los habitantes de Calabria, pesca y otras contribuciones (Ibn Ⓞawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 129). La isla fue sometida a un despiadado régimen de contribuciones que generó diversas revueltas aplastadas con mano de hierro, como la del año 325 H/936 d.C-329 H/940 d.C; además, parece que el régimen de la propiedad y las contribuciones quedó descompuesto por la continua guerra entre Bizancio e Ifr⚡qiyya, ya que ambos estados sometían la isla a sendas y arbitrarias rapiñas. En el año 319 H/931 d.C, los f⊞*imíes lograron incluso imponer tributo al emperador de Bizancio (Dachraoui, 1981: 156)

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Las clases pudientes, además, podían verse forzadas a realizar donaciones más o menos voluntarias al califa, tanto en al-Andalus como en Ifrīqiyya. En Ifrīqiyya, el chambelán ʿawhān solía donar frecuentemente al imán al-Muʿizz importantes sumas. Una sola de estas dádivas ascendió, en cierta ocasión, a la considerable suma de 10.000 dinares (Dachraoui, 1981: 339). Las grandes sumas en metálico que la sociedad palaciega reunía merced al comercio se utilizaban también en la compra de tierras de labor, o se invertían en costosas posesiones, sujetas así mismo a arbitrarios procesos de expropiación. Por ejemplo, en al-Andalus, durante el año 363 H./973 d.C, Durri el Chico, tesorero de al-ʿAkam II, regaló al califa una almunia en la cual había invertido todo su capital, compuesta por tierras de labor, personal esclavo, jardines, bueyes y otro ganado, más las edificaciones; aceptado como administrador de la misma, festejó en ella al califa (Ibn ʿAyyūn, “*Muqtabis VII*”, 1967: [104]).

No es el único caso que tuvo lugar en al-Andalus: en el año 327 H/938-939 d.C, el recién nombrado visir Ibn Suʿayd regaló al califa omeya ʿAbd al-Raḥmān III un costosísimo presente compuesto por 500.000 mizcales de oro, 400 libras de metales preciosos en bruto, 540.000 dinares y 100 lingotes de plata, a los que se adjuntaron enormes cantidades de maderas preciosas, una ingente cantidad de perfumes procedentes del Océano Indico y numerosos tejidos semipreciosos (Al-Maqqarī, “*Nafī...*”, I, 1, 1967: 333-334). Estas preciosas mercancías procedentes de la India y China adquirirían precios fabulosos en el mercado: la carga de un solo navío proveniente de China se estimaba en 500.000 dinares (Lombard, 1980: 167). El regalo de Ibn Suhayd nos ofrece una idea acerca de las sumas acumuladas por la nobleza palatina a través del comercio a larga distancia, oficio en el cual se podía iniciar actividad, lo hemos visto, con 5.000 dinares.

A cambio de las donaciones al califa, la nobleza palatina obtenía del califa dádivas en metálico y honores más o menos vaciados de su poder real: Ibn Su⁺ayd recibió de ‘Abd al-Ra⁺m[Ⓜ]n III 80.000 dinares y fue investido del título, nuevo en al-Andalus, de "*el del doble visirato*", que le ponía a la cabeza del cuerpo de visires, obtuvo el gobierno de la Casa del califa y fue nombrado máximo responsable del Departamento de Impuestos (al-Maqqar⁺, "*Naf⁺...*", I, 1, 1967: 333-334), puesto a través del cual, dicho sea de paso, debió resarcirse del inmenso desembolso.

En cuanto a los imanes f[Ⓜ]imíes, sus ingresos se beneficiaban de otra fuente muy rica: la obligación legal de todos los fieles ismailíes de dar el quinto de todas sus propiedades mobiliarias e inmobiliarias, de una parte a otra del mundo islámico, al imán legítimo de los ismailíes, reinante en Ifr⁺qiyya, y a otros impuestos que los creyentes ismailíes debían ceder al imán f[Ⓜ]imí (Dachraoui, 1981: 327-328).

En Bizancio, la situación adquiere tintes diferentes, pues no se podían dispendiar grandes sumas en el mantenimiento de ejércitos numerosos, dada la falta de acceso directo a los metales preciosos. Para Ibn [Ⓜ]awqal, era un imperio que podía obtener ingresos muy mediocres, donde la población era humilde y la riqueza rara, las finanzas deplorables y sus recursos escasos. Bizancio no tenía ni remotamente la potencia demográfica del Magrib (Ibn [Ⓜ]awqal,

“*Configuration...*”, I, 1964: 195). Aún siendo estas afirmaciones demasiado tajantes, quizá tengan algo de verdad: Nicéforo II Focas protegió los intereses de la nobleza, facilitando la creación de patrimonios nobiliarios en los territorios arrebatados al Islam (Maier, 1985: 203).

A cambio, con el fin de aligerar las cargas del Estado, las expediciones militares terrestres bizantinas fueron financiadas por Nicéforo II Focas (963-969 d.C) a costa de los propietarios territoriales, imponiéndoles, según su categoría, una tasa en metálico o el envío de un hombre con su tropa, totalmente equipados. De esta manera, el emperador bizantino no utilizaba ni su tesoro ni el del Estado, sino que, muy al contrario, tesaurizaba grandes sumas que se incrementaban en cada expedición. El resultado fue que los propietarios se inquietaban cuando sonaban las trompetas que avisaban de una campaña contra el musulmán, pues era sufragada por ellos y en consecuencia se coaligaron y cometieron un deleznable regicidio (Ibn ʿAwqal, “*Description...*”, I, 1964: 194). El intento de regular la salida de numerario bizantino al mercado tuvo así un brusco final y el crimen puso de manifiesto el inquietante y creciente poder de la nobleza territorial bizantina.

17.7).- Las consecuencias.

El enorme y creciente gasto generado por la política de obras públicas, la política militar y la política de dominio financiero y monetario, llevado a cabo por las dinastías musulmanas,

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

tuvo pronto sus consecuencias. Donde al parecer se manifestó por primera vez el descontento fue en Ifr⁺qiyya, la primera provincia f[⊠]*imí afectada por la inflación, debido al incremento de los gastos militares (la guerra en dos frentes, contra los omeyas y contra los bizantinos, con demasiados frentes abiertos (el Mediterráneo, el Magrib, al-Andalus, Sicilia y Calabria...), la proliferación de los gastos estatales civiles (las grandes Fiestas de Circuncisión, las obras constructivas), etc. Al aumento de la cantidad de oro acuñado en circulación, provocado por los gastos estatales, no tardaría en añadirse una devaluación real del mismo; para compensar la pérdida de poder adquisitivo de la Dinastía, es factible que los F[⊠]*imíes incrementasen la presión impositiva e intentasen al mismo tiempo apoderarse de los circuitos comerciales a través de la multiplicación de acuñaciones de submúltiplos del oro. Veamos como parece que estos fenómenos tuvieron lugar.

Observando los acontecimientos, podría asegurarse que durante la segunda mitad del siglo IV H. / X d.C, tuvo lugar en Ifr⁺qiyya una fase aguda del proceso inflacionario. En principio, el despotismo estatal y los consiguientes abusos impositivos contribuirían, entre otras causas, a provocar el estallido de la formidable revuelta jari[⊠] de Ab[^] Yazid, que a punto estuvo de mandar al garete la dinastía F[⊠]*imí; después de una larga y porfiada serie de feroces campañas, fue sofocada, pero, como si se hubiese tratado de una tremenda explosión cuyo paroxismo más febricitante ya hubiera sido atravesado, la Gran Rebelión Jari[⊠] dejó exánime el cuerpo de Ifr⁺qiyya: los cultivos arrasados, las vías del comercio desarticuladas y devastados los pueblos y ciudades que las ribeteaban, la población aniquilada o huída... A este respecto, son interesantes las palabras de al-Maqriz⁺:

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

“El tal Ab ^{al} Yazid conquistó muchas ciudades de Ifr ^{al} qiyya. A causa de la guerra civil que estaba teniendo lugar, la gente perecía y se extendía la carestía...” (Al-Maqriz ^{al}, “Itt’ia ^{al} al-^{al} Unaf ^{al} bi-Ajb ^{al} r al-Im ^{al} mat al-F ^{al} ^{al} imiyyun”, I, 1967: 75)

Como consecuencia de estos acontecimientos, las poblaciones costeras, más ligadas al comercio a larga distancia, como en los puertos, se despoblarían paulatinamente: Ibn ^{al} awqal habla de la decadencia de Mahd ^{al} yya, cuya situación se deterioró así mismo a causa de la partida de los Imanes F ^{al} ^{al} imíes a Egipto (Ibn ^{al} awqal, “Configuration...”, I, 1964: 68) y Susa (Ibn ^{al} awqal, “Configuration...”, I, 1964: 69), que eran los puertos de Qayraw ^{al} n, ciudad también muy dañada económicamente, pues sus comerciantes la habían abandonado a causa de la presión impositiva f ^{al} ^{al} imí (al-Maqriz ^{al}, “A ^{al} san...”, 1950: 13 y ss). El repunte del precio de la producción restante encarecería los costos de la navegación en su conjunto, y generaría la necesidad de nuevas e ingentes acuñaciones f ^{al} ^{al} imíes y la imposición de nuevas tasas por parte de esta dinastía.

Dados los métodos impositivos, incluso teniendo en cuenta el empobrecimiento paulatino de Ifr ^{al} qiyya y del Magrib, no es extraño que las sumas extraídas por la dinastía f ^{al} ^{al} imí de ese territorio fueran enormes. Entre 700.000 y 800.000 dinares anuales, según el geógrafo Ibn ^{al} awqal, ingresaban en las cajas del estado f ^{al} ^{al} imí durante el año 336 H/947-948 d.C, y esta misma suma seguía obteniéndose en el año 360 H/971 d.C. Estas sumas incluían numerosos impuestos sobre el comercio, de los que un importante capítulo era constituido por las tasas sobre las importaciones bizantinas y andalusíes (Ibn ^{al} awqal, “Configuration...”, I,

1964: 98). Es decir, que ese año, el peor de la rebelión de Ab^{al} Yazid, que había sitiado al imán en Mahd⁺yya, la dinastía f^himí poseía grandes reservas acumuladas de oro. Resaltemos además que la suma mencionada por Ibn ^{awqal} procedía de los impuestos sobre su propio territorio en un alto porcentaje (Ibn ^{awqal}, “*Configuration...*”, I, 1964: 98).

Bajo estas condiciones, las rebeliones eran constantes, estallando habitualmente en aquellos puntos del territorio f^himí donde las fricciones eran más numerosas y dolorosas: así por ejemplo, Sicilia, terriblemente perjudicada por la explotación minuciosa que de la isla hacían los f^himíes, se rebeló en el 336 H/947 d.C. Al estallido del levantamiento siciliano contribuiría la dependencia de esta isla del comercio exterior para todos sus abastecimientos, aún los más elementales (Ibn ^{awqal}, “*Configuration...*”, I, 1964: 130), razón por la cual cualquier oscilación en los precios de la producción y el transporte de la misma la afectarían agudamente; a esta circunstancia se sumaría el hecho de que sus habituales correspondientes comerciales -al-Andalus y Bizancio- verían reducirse sus operaciones económicas por motivo de las trabas políticas y administrativas f^himíes, a más de la militarización del territorio debido al continuado esfuerzo de la dinastía africana para apoderarse del sur de Italia, aún en los momentos en que Mahd⁺yya estaba puntualmente en paz con Córdoba y Constantinopla.

Mientras tanto, en al-Andalus, durante la primera mitad del siglo IV H./ X d.C., la dinastía Omeya se beneficiaría por el aflujo de oro al mercado, acontecimiento que les permitiría mantener unos impuestos directos moderados y beneficiarse de los réditos de un comercio

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
próspero. No es extraño que las notas de los geógrafos sean invariablemente optimistas cuando hablan de al-Andalus en esta centuria (al-Maqdisi, “*Asan...*”, 1950: 34).

Del año 336 H/947 d.C datan las optimistas notas sobre la baratura de las cosas y el excelente nivel de vida andalusí que nos dejó Ibn al-Bawqal (Ibn al-Bawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 107). Pero, como es habitual en estas situaciones, esta bonanza resultó temporal, pues durante la segunda mitad del siglo IV H./X d.C, parece que la enorme cantidad de oro en el mercado superó a la oferta de bienes y materias primas, depreciándose el oro e iniciándose, aún con cierta lentitud, un proceso inflacionario, el cual, en principio, no resultó demasiado pernicioso a causa del flujo de oro y del control de las rutas comerciales, un fenómeno que favorecía a las oligarquías urbanas.

El fenómeno inflacionario se veía favorecido por la derrochadora dinámica político-económica de las dinastías musulmanas de la época, en la cual jugaban un papel fundamental no sólo los gastos militares y diplomáticos, sino también los de etiqueta y suntuarios. La acuñación de numerario fraccionario en oro por parte de los fatimíes contribuiría a asentar su papel en el Mediterráneo, reactivando su comercio y colmando sus arcas, pero a medio y largo plazo se revelaría como una política económica nefasta, al contribuir, en virtud de la elevada cantidad de oro presente en el mercado, a la depreciación de este metal precioso e inducir, consecuentemente, a la continua acuñación de numerario en oro de ley más elevada, acuñado tanto por los fatimíes como por los omeyas, empeñados ambos en acaparar en provecho propio el comercio mediterráneo. El resultado sería que las acuñaciones degradarían en principio

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

su ley en al-Andalus, de acuerdo con una política de apazguamiento, pero con el inicio de la política belicista de al-Manṣūr Ibn Abī Ḥmīr habrían de incrementar paulatinamente su peso para mantener el mismo valor de antaño. Y este fenómeno se convertiría en un mal endémico.

Es muy factible que, como resulta habitual en estas situaciones, la moneda de mayor valor desapareciera del escenario, tesaurizada por las dinastías reinantes y por los poderosos que garantizaban la estabilidad política; la respuesta estatal, para mantener fluida la circulación comercial, sería la constante emisión de moneda aún mejor, que no tardaba en volver a ser tesaurizada, repitiéndose el proceso, cuyos tímidos inicios se pueden detectar, en lo que respecta al Islam Occidental, durante la época 'aglabí. Probablemente fue la situación inflacionaria y la falta de credibilidad de la moneda 'aglabí el hecho que indujo al imán al-Mahdī, cuando llegó al poder, que se aumentase la ley de la moneda de oro, acuñando un nuevo patrón, en el año 297 H/909 d.C (“*Iftitāh al-Da'wa*”, s/f, 225, y “*Bayān*”, s/f, 151).

Para recuperar el numerario acuñado, se recurriría a la confiscación, ejecutada sobre algunos miembros de la oligarquía palaciega y al incremento de las tasas indirectas sobre el comercio. Pero se corría el riesgo, en el que finalmente se cayó, de entrar en una espiral inflacionaria de gran amplitud, cuyos efectos catastróficos alcanzarían a todo el Mediterráneo Occidental en los albores del siglo V H. / XI d.C.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Cuando la situación indicaba que escaseaba el oro en circulación y para evitar nuevas acuñaciones, dado que es improbable que omeyas y fihimíes no se percataran de los riesgos inherentes a este escenario, Córdoba y Mahdiyya se esforzaron por recuperar el oro tesaurizado y devolverlo a los mercados por diversos conductos. Como la moneda de más ley tendía a ser tesaurizada por los potentados durante algún tiempo, se obligaba a reinvertirla rápidamente, sea por mandato legal, que obligaba a devolverla al Estado para realizar nuevas acuñaciones de ley más baja (Lombard, 1980: 130) y rebajar así la tensión monetaria, sea por propia voluntad de aquellos que acumulaban el numerario, pues de una moneda de ley más alta se obtenían varias de ley más baja y se evitaba la arterioesclerosis de las vías económicas.

En nuestra opinión, el dicho fenómeno responde al intento de acabar con la tesaurización. Los diversos estados musulmanes, en su esfuerzo por controlar las emisiones monetarias, concederían, además, el privilegio de acuñación a determinados ciudadanos que no tenían relación directa o estable alguna con el Estado. Mediando una suma convenida de antemano, los particulares podían acuñar en la ceca toda la moneda que desearan, siempre que respondiese a la ley impuesta por el Estado (Brunschvig, 1940-1947: 73).

Cuando la inflación se manifestó, tanto los califas Omeyas (Ibn ʿAwqal, *Configuration...*, I, 1964: 111) como los Imanes fihimíes intentaron hacer frente al problema mediante la tesaurización de grandes cantidades de oro (“*Iftit*”, s/f: 275). Al-Mahdiyya era un gran ahorrador, como su hijo al-Muʿizz, que se quejaba repetidamente de los dispendios generados por su familia y la aristocracia (Dachraoui, 1981: 339). Sin embargo, ambos imanes

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

y sus sucesores realizaron enormes gastos que hicieron difícil su primer propósito : en el año 296 H/909 d.C, al-Mahdī, que acababa de afianzarse en Raqqada, destinó una partida de 100.000 dinares a retribuciones, premios y pensiones durante el mes de Ramaḍān (Dachraoui, 1981: 339).

Al-Mansur llegó a ofrecer por la cabeza del rebelde Abū Yazid una recompensa de 20 cargas de oro en el año 335 H/946 d.C (Dachraoui, 1981: 195), y, durante el año 351 H/962 d.C, la gran ceremonia de circuncisión de los hijos del imán y los chicos de su edad realizada en Ifrīqiyya costó, tan sólo a Sicilia, sin contar con las otras propiedades del Imanato, 500.000 dinares (Dachraoui, 1981: 340). Evidentemente, todo propósito tesorizador, si es que alguna vez había sido propuesto seriamente, quedaba aniquilado por estos gastos.

La tesaurización ni siquiera podría ser emprendida en serio, porque era necesario que el oro circulara con fluidez para alimentar el comercio. Por eso, aunque el tesoro califal Omeya alcanzó pronto un monto fabuloso, que, como vimos al principio de este capítulo, ascendía en el año 340 H/951 d.C a 20 millones de dinares (Ibn Ḥawqal, “*Configuration...*”, 1964, I: 111), esta cifra, que según Ibn Ḥawqal sólo incluía el oro acuñado, estaba prácticamente agotada cuando Al-Ḥakam II ascendió al califato (350 H/961 d.C), pues Lombard menciona que en ese año quedaban en el tesoro califal 5.000.000 de dinares, equivalentes a 250 quintales de oro acuñado (Lombard, 1980: 135), cifra que nos puede dar una somera idea del volumen monetario en circulación que no era controlado por el Estado Omeya.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Es decir, que en diez años, entre el 340 H/951 d.C y el 350 H/961 d.C, habían sido vertidos al mercado, tan sólo por los omeyas, unos 15.000.000 de dinares, equivalentes, aproximadamente, a 850 quintales de oro acuñado, provenientes, en exclusiva, del tesoro estatal, que no de las acuñaciones nuevas u otras imposiciones o ingresos varios. Y estas cifras sólo nos dan una idea parcial de la cantidad de oro en circulación en el Islam occidental, pues únicamente se refieren a al-Andalus.

Por ello parece que la conquista de Egipto, donde confluían las rutas de la India, Jurasán y el Mediterráneo, fue emprendida por los fīqīmīs para escapar a la creciente inflación y mantenerse en el poder, asumiendo una práctica que se remontaba a los comienzos de la expansión musulmana. Aunque de Egipto obtuvieron los fīqīmīs grandes sumas de oro, se perpetuaron los viejos usos del acaparamiento por parte de la oligarquía del numerario en circulación: durante el siglo V H./XI d.C, a la muerte del visir fīqīmī al-Afdal (s. V H./XI d.C) se encontró en su tesoro la cifra de 6.000.000 de dinares, equivalentes a unos 300 quintales de oro acuñado (Lombard, 1980: 135). De nuevo debemos desconfiar del excesivo monto expuesto por los autores antiguos, pero la noticia apunta a que prosiguieron los problemas de liquidez a causa de prácticas económicas viciosas.

Al apartarse los fīqīmīs de la ruta del Sahara, ésta fue usufructuada por los Omeyas. Al-ʿAkam II llegó a poseer 40.000.000 de dinares de rentas, que eran ingresados en el Tesoro Público (Lombard, 1980: 135). Aunque no se especifique en absoluto la calidad de la moneda

utilizada, da idea de las formidables sumas manejadas por los omeyas en el siglo IV H./X d.C. Esto, sin contar con las descomunales sumas que debían estar circulando, emitidas también por fūḥimíes y bizantinos.

No es de extrañar que muy pronto se pusiera de manifiesto la necesidad de garantizar la estabilidad en el precio de los abastecimientos y la normalización de su circulación. Un diploma otorgado a los Kutāma por al-ʿAkam II en el año 363 H/973 d.C (Ibn ʿAyyūn, “*Muqtabis VII.*”, 1967: 141-146) estipula puntualmente los impuestos que deben cobrarse, cómo y en qué cantidades. Merece la pena destacar que los Kutāma habían sido el sostén militar de los imanes fūḥimíes, pero como vemos, una fracción de la tribu ya había abandonado su campo. Este hecho, en sí mismo, era un claro triunfo omeya.

El establecimiento de los fūḥimíes en Egipto permitiría a los omeyas aliviar un tanto su presupuesto militar y ensayar otros medios políticos -que daban mayor cabida al *pactismo*- para reducir el gasto público y aliviar la pesada carga que el gasto bélico ocasionaría a los andalusíes. En esta línea de actuación, cabe destacar que durante el año 363 H/973 d.C los habitantes de la cora de Jaén se vieron dispensados de la entrega de materiales a que estaban obligados para construir dos flotas, una en Sevilla y otra en Algeciras, y el propio al-ʿAkam II se hizo cargo de los gastos, devolviendo el importe de lo cotizado hasta el momento por ese concepto (Ibn ʿAyyūn, “*Muqtabis VII.*”, 1967: 129). Este tipo de medidas coadyuvarían a que se paliase el crecimiento de la inflación, al reducir los presupuestos del Estado.

No obstante, mantener la ruta sahariana del oro exigía una constante inversión, que era otra causa más para paralizar la recuperación de caudales amonedados por el Estado, provocando la hemorragia de dineros. En este sentido, es destacable que al-Rāzī mencione, en su narración de los sucesos acaecidos durante el año 362 H/972 d.C, que se envían continuamente grandes sumas de dinero al norte de Africa (Ibn ʿAyyūb, “*Muqtabis VII.*”, 1967: 114), y sus noticias sobre la guerra en Marruecos y el envío de tropas, regalos y dinero se reparten a lo largo de toda su obra. Sólo en el año 362 H/973 d.C, una de las noticias menciona el envío al Magrib de 10.000 dinares, enormes cantidades de vestuario de lujo y espadas de gran costo (Ibn ʿAyyūb, “*Muqtabis VII.*”, 1967: 138). Ese mismo año, a un sobrino de Ibn Guennun, pasado a los Omeyas con su familia, se le regaló un excelente alojamiento en Córdoba y se le señaló una elevada pensión (Ibn ʿAyyūb, “*Muqtabis VII*”, 1967: 139).

A estos dispendios de carácter político, deben sumarse aquellos a los que estaba obligado el califa por razón de su cargo. Por esta causa, al-ʿAkam II sufragó la onerosa fiesta de circuncisión de los hijos de los ʿAsānīes que se habían pasado al bando omeya y vivían en Córdoba, repartiendo, al margen de esto, una determinada suma en concepto de limosna al comienzo del Ramadán (Ibn ʿAyyūb, “*Muqtabis VII*”, 1967: 140).

De esta manera, al parecer, el propósito de contención del gasto estatal, formulado al comienzo del reinado de al-ʿAkam II a través de la recuperación para el Tesoro de esos 20.000.000 de dinares mencionados anteriormente, fracasaría desde sus inicios, o por lo menos

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

no alcanzaría los resultados apetecidos. Por esta razón, es muy probable, en nuestra opinión, que al albur de los acontecimientos político-militares, la acuñación de monedas de oro no pudiera dejar de aumentar, aunque se seguiría manteniendo el propósito deflacionista al rebajar la ley de las sucesivas amonedaciones, patente en los restos estudiados, como vimos (Cantó, 2001: 420). En definitiva, el hecho de atenuar la proporción de metales preciosos en la aleación de moneda respondería a la política que seguiría una facción proclive a los ideales que podríamos definir malamente como pacifistas de al-Ḥakam II, el cual se esforzaría durante todo su califato por hacer prevalecer la influencia de la diplomacia –siempre más barata– sobre la mentalidad de los grupos militaristas dentro del seno del Estado, pues éstos últimos, seguidores de una política agresiva, no podrían sino incrementar indefinidamente la ley de la moneda y las propias acuñaciones para sufragar los gastos militares. Este hecho en sí representaría un descomunal riesgo para la existencia del aparato estatal, necesitado del apoyo o por lo menos de ser bienquisto por el pueblo andalusí. Lo más llamativo de este fenómeno es que se repitió de similar manera en el Imperio Bizantino, donde a lo largo del siglo IV H/X d.C la opinión cercana al emperador se escinde en dos grupos, uno más o menos pactista y pacifista, y otro abiertamente militarista.

Dado que todo indica a que no se restringió en absoluto el gasto público, principalmente debido al prolongado esfuerzo de guerra en el Magrib y a la constante presión ejercida por los cristianos sobre las fronteras del Norte, la única forma de paliar la inflación y mantener la paz interior pasaba por garantizar un abastecimiento accesible a todos los individuos andalusíes de manufacturas y bienes agrarios baratos y evitarles el agravamiento de sus gastos y contribuciones. Como ya hemos reseñado, para lograr estos fines, era vital

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

mantener el control de la ruta del oro sudanés, sin perjudicar, no obstante, el papel director de la clase de los grandes comerciantes, cuyos intereses, en este punto, se identificaban con los del califa. En sí, este objetivo generaba la necesidad de controlar firmemente el Norte de Africa y las Marcas e incubaba el germen de fracaso de la línea política de al-ʿAkam II, favoreciendo el acceso al poder de una facción militarista, claramente capitaneada por al-Manṣūr frente a al-Muṭaḥḥaf; el dicho ascenso se produjo a la muerte de al-ʿAkam II y la primera campaña de al-Manṣūr ya señala claramente el incremento del gasto público y del sector militar más ultramontano, pues fue él mismo quien eligió a sus colaboradores y se hizo conceder 100.000 dinares para ejecutar la campaña (“*ʿIkr bil-ʿAndalus*”, II, 1983: 187). A tal punto se incrementaría el gasto de la política militarista de al-Manṣūr que osaría incluso apoderarse directamente de Siilmāsa y del País de Dar’a –donde radicaban los yacimientos de oro sahariano, como vimos– haciéndose invocar en los almimbres de esos países (“*ʿIkr bil-ʿAndalus*”, II, 1983: 188).

Esta política militarista implicaría el desarrollo de mecanismos y exigencias fiscales de mayor voracidad que las imperantes bajo los dos primeros califas omeyas de Córdoba, exigiendo incluso la aplicación de impuestos de dudosa legalidad a los ojos de la ley religiosa, que los ‘āmirīs no dudaron en imponer. Las necesidades del Erario Público eran tan grandes durante la última etapa del Califato Omeya que se recurrió a ellos para sufragar el gasto militar; y los juristas, por razones de pura necesidad, se vieron obligados a justificarlas.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Es posible seguir el rastro de estas imposiciones en la literatura jurídica. Por ejemplo, Abū-l-‘Abbās al-Walīd ibn Bakr ibn Majlad al-Andalusī al-Saraqustī, jurista malikí de al-Andalus que fue cadí de Tortosa y murió en el año 392-393/1002 (Castejón, 1948: 265.4) nos explica que las tasas percibidas sobre los mercados se utilizan para mantener las instituciones defensivas en la Frontera y para garantizar la seguridad de los caminos, por lo cual no es lícito defraudarlas.

Concretamente, nos dice que es absolutamente necesario y de ley pagar la tasa percibida por el Estado sobre cualquier objeto sometido a compraventa, tasa que era frecuentemente defraudada por el dueño del objeto y el subastador contratado, porque el monto de este impuesto está destinado a sostener el gasto de las instituciones que defienden las fronteras.

Al Saraqustī realiza una prolongada disquisición, en la cual recomienda que los encargados de percibir estos caudales sean hombres de honradez garantizada, que la cantidad que se recaude se pondere por individuos competentes en la materia tras dilatada reflexión, diciendo finalmente que dilapidar estas sumas o desviarlas para otros fines constituye un grave delito (García Gallo, 1953: 273). Podemos deducir que la contravención de esta fatwa acarrearía la pena correspondiente.

Así pues, en nuestra opinión, el monopolio del oro africano, núcleo del conflicto que opuso a omeyas y fīrīmīs durante gran parte del siglo IV H./X d.C, acarreó un incremento ingente del gasto público, civil y militar; descompuso además toda posibilidad de seguir una

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

línea política equilibrada y generó una estructura social descompensada que provocó una constante hemorragia monetaria, acentuando el papel económico transmisor de al-Andalus y el Magrib, vertiendo al mercado ingentes sumas de oro, el cual, para ser obtenido, requería grandes y repetidas inversiones militares y diplomáticas y las medidas arbitradas para estabilizar la situación fueron parciales, puntuales e insuficientes.

Los centros redistribuidores -al-Andalus y el Magrib- drenaron todos sus recursos hacia Italia y Bizancio; si unimos este fenómeno a los vicios y falta de regularidad del sistema hacendístico, que no deseaba dañar los privilegios de la oligarquía afecta a la Corte, no es extraño que, en el umbral del siglo V. H/XI d.C, como veremos más adelante, la inflación y la insuficiencia de los fondos públicos obligara a practicar exacciones dudosamente legales en el Islam, que además recaían sobre el comercio menudo y las clases populares. La situación, lejos de estabilizarse, llegaría a trastornar irreversiblemente el precario equilibrio político del Mediterráneo.

18).- Guerra y comercio: omeyas, fīrīmīs y bizantinos entre los años 350 H/961 d.C y 362 H/972 d.C.

18.1).- La reconquista de Creta por los bizantinos (350 H/961 d.C).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

En nuestra opinión, en vísperas de la gran ofensiva bizantina contra Creta, esta isla no tenía posibilidades de ayuda musulmana, pues el escenario mediterráneo era adverso a los físimos, sus potenciales aliados. En el Magrib Extremo, los califas cordobeses incrementaban su influencia, mientras que la situación en Ifríqiyya no era más halagüeña para los Imanes Físimos, debido a las algazúas de los belicosos Zanata, y, en el extremo oriental, se incrementaba la presión bizantina en Siria, trastornando las redes económicas forjadas por la tenaz dinastía ubaydí. Veámoslo:

En el año 349 H/ 960 d.C, el califa omeya ‘Abd al-Raḥmān III no sólo había logrado conservar Ceuta y Tánger en su poder, sino que, además, procedería a edificar el castillo de Tarifa al objeto de prevenir un posible ataque físimo (Arranz Velarde, 1941: 43). Al iniciar su califato, al-Ḥakam II (350 H./961 d.C) , sabedor de la importancia del puerto ceutí, se aplicaría en la fortificación de Ceuta, cuya muralla fue acabada en el año 351 H/962 d.C y dispensó a sus habitantes de las tasas e impuestos en vigor dentro del Califato Omeya, sobornando por demás a los jefes de los Zanata, que expulsaron a los físimos del Magrib (Dachraoui, 1981: 235 y ss). Este suceso reforzó la influencia andalusí en la zona y contribuiría a aplacar las posibilidades de revuelta.

Al mismo tiempo, el tronco Zanata proclive a los omeyas se hacía cada vez más osado, espoleado por los omeyas, llegando incluso a atacar Tahart, donde sufrirían una tremenda derrota a manos de la misma tribu Ḥinḥāa, pero profísimo; esta victoria sería contrarrestada políticamente por la defección de algunos poderosos jefes tribales locales

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
(Dachraoui, 1981: 237 y 238), probablemente mediando algún que otro soborno. Esta difícil situación obligaría al Imán a concentrar toda su atención en este problema.

En el mismo momento, probablemente al resguardo de los acontecimientos que estaban teniendo lugar, durante el año 350 H/961 d.C, una gran flota bizantina al mando de Nicéforo Focas fondeaba en Creta y conquistaba la isla, cuyos dirigentes habían solicitado ayuda en vano al emir Ij*+dí de Egipto y con mejores resultados al imán f@*imí al-Mu'izz, que intentaba por todos los medios introducirse en Egipto (Dachraoui, 1981: 245). Todo indica que el despego por el asunto cretense constituyó un craso error f@*imí, pues si bien a corto plazo sin duda contribuiría a debilitar notoriamente a los gobernantes egipcios, cuando los ubaydíes se apoderasen de Egipto, lo harían con el país privado de su más esclarecida baza frente a Bizancio.

No poseemos, por el momento, ningún dato que nos permita pensar que los cretenses solicitaron ayuda al califato omeya de al-Andalus. Podría ser que los omeyas no recibieran petición de ayuda de Creta porque los cretenses habían rechazado su soberanía y porque al-@akam II, en nuestra opinión, prefirió mantener sus contactos comerciales con la Península italiana y Bizancio, que le garantizaban el acceso a Levante y Egipto, aún a costa de sacrificar la Creta islámica, imbricada en las redes económicas orientales, donde comenzaba a despuntar el predominio f@*imí. En este sentido, resulta harto significativo el silencio colectivo de las fuentes omeyas sobre la conquista de Creta por los bizantinos. En cuanto a los 'abb@síes, que aún mantenían la soberanía legal sobre los musulmanes de la isla, no estaban en condiciones de

defenderla, sometidos a la creciente presión bizantina en Siria y coercionados por problemas urgentes que requerían más urgente aplicación.

Parece que el imán fihimí se apercibió del acercamiento entre bizantinos y omeyas y apremiado por la necesidad de neutralizar dicha alianza, una de cuyas finalidades era apartarle del comercio con Levante y Egipto, no tuvo otra solución que llegar a un entendimiento con los bizantinos, encubierto como de costumbre por la consabida retórica. Aparentemente indignado por la agresión bizantina contra Creta, clamó en vano para que los bizantinos abandonaran la isla, sin que este suceso le impidiese en modo alguno pactar con el emperador Romano II (959 - 963 d.C) sobre una tácita base de acuerdo : no acometería acción alguna a este respecto siempre y cuando se le garantizara un trato comercial adecuado en Levante y se le permitiera llevar a cabo sin interferencias sus designios en Egipto. Si este objetivo hubiera sido culminado, los fihimíes habrían estado en situación de controlar las grandes rutas del comercio musulmán de la época, que pasaban a través del mar Rojo y por tanto la soberanía legal sobre Creta se hubiera trocado en un asunto baladí, pues la gran isla era sólo una pieza en un ajedrez, un peón que se podía perder a cambio de convertirse en intermediarios entre el Lejano Oriente y el Mediterráneo.

Por otra parte es muy factible que la presión bizantina en el Mediterráneo beneficiase indirectamente a los fihimíes y contribuyese a la maduración de la crisis final de la economía egipcia, sometida a la doble presión de bizantinos y qármatas de Bahrain, ligados religiosa y jerárquicamente a los imanes fihimíes. Este entendimiento, necesario pero circunstancial, no

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

era óbice para que los bizantinos y los fātimíes siguieran disputando ferozmente por el control de las rutas italianas, como acaecía en el año 352 H/963 d.C, ya que en los designios fātimíes la Península Itálica podía desempeñar el papel de Creta como base intermedia

Así pues, los fātimíes, deseosos de llevar a buen puerto sus planes, estructuraron una política de terror: Taormina, en Sicilia, fue tomada por los fātimíes en el año 351 H/962 d.C y repoblada con gentes ifrāqíes y musulmanes sicilianos. Rametta, la otra posesión bizantina de la isla, sería sitiada por los fātimíes mientras el ejército bizantino se aplicaba a la liquidación de los últimos focos de resistencia āmdīnīes en Siria.

En el año 353 H/964 d.C, el cuerpo expedicionario bizantino en Sicilia fue aniquilado por los fatimíes, y Rametta cayó en poder de los musulmanes, que destruyeron la flota bizantina y atacaron con éxito la provincia bizantina de Calabria (Dachraoui, 1981: 248, 249, 250), que ahora carecía del oro procedente de Sicilia.

Los datos apuntan a que, expulsados de Sicilia y amenazadas sus provincias de Lombardía y Calabria, los bizantinos se verían forzados a consolidar un nuevo modelo de relaciones, bien que temporal, con los fātimíes; Nicéforo II Focas (963-969 d.C) podría así enfrentarse a los búlgaros y restablecer al cabo su hegemonía económica en Levante adueñándose de Siria y Chipre (355 H/965 d.C), isla desde la cual era posible mantener la ruta comercial con Italia y al-Andalus, mientras que los fātimíes obtendrían un *placet* tácito para apoderarse de Egipto. De esta manera, ambos poderes se repartirían el Próximo Oriente; pero

ambas partes estaban intentando defraudarse mutuamente y lo sabían, por lo que la situación restaba altamente inestable y explosiva.

18.2).- La preponderancia omeya en el Magrib Extremo (350 H/961 d.C).

Mientras tanto, al socaire de estos acontecimientos, al-ʿAkam II restauraba la preponderancia omeya en el Magrib, obteniendo el tutelaje de los Zanāta. Los fīmīs habrían de retirarse de ese territorio primero por la guerra con los bizantinos y después por las sublevaciones jariŷīs en el Zab. La conquista de Egipto desplazó por fin el centro de sus intereses hacia el Este, librando el Magrib a los omeyas, los cuales procedieron a organizar el territorio.

Desgraciadamente no sabemos si el diploma otorgado por al-ʿAkam II a los Kutāma (Ibn ʿAyyūn, *“Muqtabis VII.”*, 1967: 141-145) refleja unas condiciones especiales o era de carácter general a todo el territorio. Todo parece indicar que se trata de esta última posibilidad, pues se estipula el establecimiento del diezmo sobre el producto de lo vendido en el comercio internacional, se trate de mercaderes cristianos, judíos o musulmanes, independientemente de los otros impuestos, y se eliminan todo tipo de exacciones o aduanas interiores sobre el comercio marítimo y terráqueo, condiciones que posiblemente eran las mismas que en al-Andalus.

19).- La embajada bizantina en al-Andalus del año 362 H/972 d.C. Sus razones económicas, políticas y militares.

19.1).- Incremento de la inflación en el Mediterráneo desde el 350 H/961 d.C:

La reconquista bizantina de Creta (351 H/961 d.C) y de Chipre (353 H/965 d.C), fue simultánea a los continuados esfuerzos militares bizantinos en Siria, culminados con la conquista de Anazarba, Adana y Mopsuesta (354 H/964 d.C), Tarso (355 H./965 d.C), Laodicea, Hierápolis, Emesa, Alepo (357 H/968 d.C (Diehl, 1924: 99) y, finalmente, Antioquía (359 H/970 d.C). (Ibn Hawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 177). A las sin duda muy importantes sumas vertidas al mercado por los bizantinos y los **†am**anés, se sumó la conquista de Egipto por los **f**imíes.

Mientras tanto, en Occidente, las campañas del ubaydí al-Mu'izz generaron, desde el año 357 H/967 d.C, un incremento de la presión fiscal de la dinastía **f**imí en sus provincias, pues el imán precisaba de dinero contante y sonante para conquistar Egipto. Recogió en su palacio de Mahd**†**yya 500 cargas de oro, mientras que los aplicados y metódicos funcionarios **f**imíes desplegaban todo su celo para obtener en las provincias los fondos necesarios con vistas a sufragar la campaña, vendían toda la producción de los almacenes del estado, agotaban a la población incrementando la presión impositiva y ofrecían al mismo tiempo parte de sus propias fortunas, de buen o mal grado. En ese mismo año, moría **K**fur, el gobernador de Egipto (Ibn **†**ur**†**, “*Al-Bay***h***n al-Mugrib*”, I, 1998: 228).

El chambelán Yawfar, y no es más que una muestra, regaló a al-Mu'izz 122.000 dinares (Dachraoui, 1981: 255-256). Merced a estas medidas, fueron atesorados 24.000.000 de dinares, cuidadosamente custodiados. El tesoro de guerra era constituido por 1.000 cajas de oro (Dachraoui, 1981: 256), las cuales serían presumiblemente vaciadas a medida que avanzaba la campaña. Merced a estas formidables sumas, los fatimíes prosiguieron aplicando su política de "terrorismo económico", destinada a desbaratar el comercio de sus enemigos, pues, probablemente, cuando entre los años 357 H/967 d.C y 358 H/969 d.C las enormes cantidades de oro acuñado atesoradas por al-Mu'izz (de excelente calidad y ley) comenzaron a ser vertidas en los canales comerciales mediterráneos, ya saturados de oro, se produjo un descomunal proceso inflacionario.

El objetivo inmediato, logrado plenamente, consistía en aniquilar el comercio de Alejandría, ciudad cuya economía ya se encontraría muy minada por la pérdida de sus correspondientes cretenses (350 H/961 d.C), chipriotas (354 H/965 d.C) y antioqueños (359 H/970 d.C) en favor de los bizantinos. La dinastía Ijshidí (319 H/931 d.C - 362 H/973 d.C) probablemente no pudo sostener una plaza de excepción en el mundo comercial, pues perdió el control de las rutas y de los mercados. Además, las rutas comerciales del norte de Siria se encontraban en plena decadencia a causa de la guerra con los bizantinos y de la corrupción gubernamental (Ibn al-Awqal, "Configuration...", I, 1964: 176), enrareciendo el clima comercial oriental en su conjunto.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Las dificultades debieron generar un alza brutal e incontrolable de los precios de la producción agraria y de las materias primas que precisaba Alejandría, y la pérdida de corresponsales comerciales, junto con el derrumbamiento comercial de Siria, debió impedir la exportación de manufacturas. Se paralizaría rápidamente el tráfico comercial, pues la pérdida de control sobre los bosques cretenses y chipriotas debió afectar sensiblemente a la construcción de buques en Egipto -durante el siglo IV H./X d.C, los comerciantes extranjeros recibían privilegios comerciales en Egipto si aportaban al país madera y hierro (Cahen, I, 1978: 305)-, además de que la flota egipcia debió ser considerablemente mermada por el estado de guerra permanente de la zona y las bajas inherentes a la navegación, sin posibilidad de reponer sus pérdidas. Ya vimos en páginas anteriores como la flota bizantina se había enseñoreado del Mediterráneo.

Al capitular Alejandría se reveló el verdadero designio de los fihimíes: monopolizar el tráfico comercial del Mediterráneo. Acuñaron en grandes cantidades moneda de oro fraccionaria -el cuarto de dinar- y la introdujeron masivamente en los circuitos comerciales, con la intención de monopolizar el comercio de Oriente. Es probable que esta medida fuese dirigida contra los bizantinos, que estaban realizando un gran esfuerzo de guerra en Siria, el cual se coronaría con éxito entre los años 363-365 H/974-976 d.C, con la conquista de Edesa y Nísibis, Damasco y Beirut (Diehl, 1924: 99-100).

Sin embargo, las circunstancias se iban a tornar repentinamente favorables para los fihimíes a causa del asesinato de Nicéforo II. Y es que, según Ibn awqal, las medidas

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

militares y económicas de este Basileus produjeron un gran resentimiento en el territorio bizantino:

“En lo que respecta a los ataques por tierra, el emperador de los Bizantinos, Nicéforo, tomaba de cada hogar habitado por un notable que poseyera servidores y ganado mayor y menor, tierras y campos cultivados, un tributo medio de diez dinares en especies de oro. A aquellos que, por su capacidad, se encontraban por encima de esta última categoría, les imponía el envío de un hombre con sus armas, sus monturas y sus escuderos, así como treinta dinares para sus víveres y mantenimiento (...) (el Emperador) no distribuye fondos de su Tesoro, no ejecuta exacciones sobre su propia fortuna y no adelanta nada de sus entradas de numerario, sino que, reuniendo estos fondos y acumulando esas sumas, reúne cantidades que lleva consigo a territorio musulmán y que son tesaurizadas. Esta manera de reunir dinero provocó que los cristianos le detestasen, odiaran su poder, se irritaran contra sus hombres de confianza, temiendo que emprendiese nuevas expediciones contra el país islámico. Este fue el motivo de su asesinato y la justificación de su acto contra él” (Ibn ʿAwqal, “Configuration...”, I, 1964: 194).

Como hemos dicho, la crisis palaciega en Constantinopla se saldó con el asesinato de Nicéforo II Focas (+969 d.C). Libres de trabas, los propietarios latifundistas comenzaron a incrementar su poder en Asia Menor y se generó el éxodo campesino hacia la ciudad (donde los individuos habrían conseguido un excelente pero efímero nivel de vida). La situación se tornó tan inestable que Anatolia se sublevó al mando de Bardas Focas, justo en el momento en que los Otónidas presionaban brutalmente a Bizancio para arrancar a este imperio sus provincias

italianas y así participar en el circuito de distribución del oro sudanés; a la par, en el Mediterráneo Occidental se reiniciaba la actuación corsaria de Fraxinetum y otros puertos musulmanes, privados bruscamente de manufacturas y bienes bizantinos a consecuencia de los disturbios. Frente a estos problemas, el nuevo emperador bizantino Juan I Tzimiscés (969 - 976 d.C) reaccionó tejiendo un finísimo tapiz diplomático y militar que salvaguardó finalmente los intereses bizantinos, y del cual las embajadas eran una cobertura.

19.2).- La embajada bizantina del año 361 H/972 d.C en Córdoba.

Esos fueron los acontecimientos que inducirían, según puede intuirse, a Juan I Tzimiscés a enviar una embajada a Córdoba, la cual llegó a su destino el 21 de yumḥadà I del año 361 H. (marzo del año 972 d.C). La información que poseemos sobre esta legación es muy escasa, siendo despachada en unas breves líneas por Ibn Hayyan (Ibn Ḥayyān, “*Muqtabis VII.*”, 1967: 93). En nuestra opinión, tres fueron los frentes fundamentales del nuevo encuentro diplomático:

1).- La embajada bizantina presentaría a un nuevo emperador y respaldaría la actuación de Juan I Tzimiscés en Italia, pues en definitiva estaba encaminada a restaurar los intercambios comerciales con los omeyas. Sería presentado en Córdoba el nuevo emperador, Juan Tzimiscés (969 - 976 d.C).

Este emperador bizantino había de enfrentarse con Otón I, el cual, una vez recibida en el año 961 d.C la corona imperial germánica de manos del Papa Juan XII (955 - 963 d.C), invadió Apulia, provincia bizantina, en nuestro parecer por los motivos expuestos en líneas anteriores.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

En abril del año 973 d.C, el emperador bizantino consiguió casar a su hija Teófano con el heredero alemán, Otón II (973 - 983 d.C), y conjuró de forma definitiva el peligro germánico, hasta tal punto que Otón II moriría defendiendo los intereses bizantinos en la batalla naval de Capocolonna, un señalado triunfo físimo.

Para reforzar la defensa de Córcega y Cerdeña, provincias bizantinas y en última instancia para preservar las rutas italianas del comercio bizantino, se recibiría, al mes siguiente del matrimonio de la hija de Juan Tzcmiscés, Teófano, una embajada en Córdoba. El emperador bizantino integró pues magistralmente las fuerzas bizantinas, otónidas y omeyas en un solo bloque militar y económico que garantizaba la libertad de circulación del oro y las mercancías, cortando el paso a las veleidades monopolísticas físimas.

2).- La expugnación de Fraxinetum y la defensa de Córcega y Cerdeña, posesiones del Imperio Bizantino.

A través de Fraxinetum el mundo islámico obtenía los productos procedentes de las regiones en torno a los Alpes -madera y esclavos- (Musset, 1968: 103), pero esto sólo tuvo lugar hasta la segunda mitad del siglo IV H./X d.C, cuando sostener Fraxinetum se había trocado en contraproducente para los califas omeyas, como resultado del establecimiento y normalización de relaciones comerciales con el Imperio Bizantino y las repúblicas italianas, (recordemos las embajadas de Cerdeña y la república de Amalfi con al-Andalus, al menos desde el año 331 H/942 d.C (Ibn ʿayyūn, "Muqtabis V", 1981: 365). Por esta razón, probablemente, los pecios excavados hasta la fecha en las cercanías de Fraxinetum sólo contienen cerámica de la primera

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
mitad del siglo IV H./X d.C. Ni Pechina -sometida por los omeyas- ni Fraxinetum eran ya
fundamentales en la estrategia cordobesa.

Cuando, como resultado de las maquinaciones financieras fīḥimīs previas a la
conquista de Egipto, se produjo un alza repentina del precio de las mercaderías, despegaría de
nuevo la práctica de la piratería. La situación se hizo tanto más insostenible cuanto que
Fraxinetum obstaculizaba la ruta comercial que, desde Córdoba por Narbona y Arlés, llegaba a
Génova y Nápoles, amenazando con controlar una ruta comercial vital para los omeyas y los
bizantinos, los cuales iniciaron su ofensiva contra la ciudad según una vieja costumbre iniciada
en el año 331 H/942 d.C, pues cuando llegó la embajada amalfitana a al-Andalus (Ibn Ḥayyān,
“*Muqtabis V*”, 1981: 365) se produjo el primer bloqueo de Fraxinetum por una flota bizantina
(Musset, 1968: 103). De la misma manera, la embajada del año 361 H/972 d.C coincidió con la
expugnación de Fraxinetum por una armada bizantina.

Por otro lado, desde la fundación de Almería y el progresivo abandono de Pechina (que
ellos probablemente forzaron) en el año 344 H/955-956 d.C (Al-Ḥimyarī, “*Rawḥ...*”, 1963:
366), los califas omeyas habían procedido a liquidar la autonomía de las grandes ciudades
portuarias de al-Andalus, demasiado levantiscas y prontas a defraudar ingresos al estado.

En este sentido, resulta significativo que la toma de control omeya sobre los puertos
fluviales de la costa mediterránea del Estrecho coincida con el renacimiento de la dinastía
omeya. Nos referimos a Sevilla y a Pechina; la primera de estas ciudades era un puerto sobre el
Guadalquivir y una de las claves de las comunicaciones con el Estrecho, regresó a la órbita del

poder omeya merced a las disensiones intestinas en la familia de los Banu Hayyay, durante el año 302 H/914-915 d.C (Bosch Vilá, 1984: 78).

La importancia del otro gran puerto fluvial andalusí, Pechina, quedó anulada en plena contienda con los fīmīes, cuando su capacidad portuaria quedó mermada debido al colmatamiento de sus instalaciones; la fundación califal de Almería, en el año 344 H/955-956 d.C (Al-ʿImyārī, “Rawḍ...”, 1963: 366) suplantó a Pechina y pronto consiguió que se olvidase a esta ciudad.

Al mismo tiempo probablemente los señores feudales del sur de Francia y del Norte de Italia habían ido estableciendo algún tipo de relación con los sarracenos de Fraxinetum, y por tanto con al-Andalus. La eliminación del intermediario beneficiaba indudablemente al estado omeya y a estos nobles, así que cuando los sarracenos raptaron al abad de Cluny, San Mayolo, se quebró el equilibrio, ya minado por los ataques piráticos que, procedentes de Fraxinetum, devastaban las rutas comerciales, y se formó una gran coalición para tomar la ciudad a finales del año 362 H/972 d.C, formada por Ruboldo, conde de Forcalquier, Guillermo, conde de Provenza, y Arduino el Calvo, conde de Turín, los cuales bloquearon por tierra la plaza (Musset, 1968: 103), mientras que una flota bizantina bloqueaba la ciudad, como vimos.

El califa Al-ʿAkam II, al parecer, se mantuvo impasible ante estos acontecimientos, y de hecho es muy probable que la embajada bizantina de la que hablamos hubiera pactado previamente la neutralidad omeya, pues en las fuentes andalusíes existentes, de carácter marcadamente palaciego, no se registra ninguna mención a este importante hecho.

3).- La conquista de Egipto por los fihimíes. La lucha por Siria.

Aún debió tratarse un tercer problema, la conquista de Egipto por los fihimíes, ya que en el año 360 H/970 d.C los fihimíes se apoderaron de Egipto completamente (Dachraoui, 1981: 261) y conquistaron Damasco (Dachraoui, 1981: 264). Esta ciudad constituía una encrucijada económica muy importante en el Oriente Próximo, una plaza rica y poderosa, cuyo patriado se había sometido a un tributo de 300.000 dinares anuales, pagados a la secta de los Qármatas, para salvaguardar sus intereses comerciales. Esta suma da idea de sus intereses comerciales, que probablemente se ramificaban hasta al-Andalus.

El desplazamiento del poder fihimí hacia Egipto modificó las condiciones políticas del Próximo Oriente. Bruscamente, hacia los inicios del año 362 H/972 d.C, los bizantinos se vieron enfrentados en Siria, no a un puñado de decadentes dinastías locales, sino a una verdadera potencia que pretendía monopolizar el comercio mediterráneo a través de tres sectores:

1).- El sector occidental (Magrib Extremo, Mauritania Tingitana, Ifriqiyya) en el cual la presencia andalusí, aunque sólidamente establecida, se reducía a Ceuta, Tánger y la navegación costera atlántica del Magrib, aunque la influencia de Córdoba seguía siendo enorme en el interior.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

2).- El sector central (Génova, Sicilia y los temas bizantinos del Sur de Italia), en el cual los fihimíes gozaban de un absoluto predominio: Génova estaba sometida a expolios esporádicos, mientras que Sicilia formaba parte de las posesiones ubaydes y el sur de Italia se encontraba inerme frente a las expediciones anuales fihimíes, las cuales sólo podían evitarse merced a un pesado tributo.

3).- El sector oriental (Tripolitania, Cirenaica, Egipto y Siria). Tripolitania y Cirenaica se mantuvieron bajo la égida de los Imanes cuando éstos invadieron Egipto. Frecuentemente, estos territorios fueron el escenario de las intrigas internas del régimen fihimí y de algunas concusiones de fondos públicos por parte de los jefes más enaltecidos del Imamato, como atestiguan las palabras de al-Maqrizī, referidas al año 395 H/1004-5 d.C:

“El Ustad Bargwan, visir de al-ʿIḥkim, albergaba en su interior una fuerte aversión, por otra parte mutua, respecto de Yanis al-Siqlabi, quien había sido elevado por al-ʿIḥkim a la categoría de Responsable del Mantenimiento de los Palacios Fihimíes. Por esa razón el primero quería alejar de la Corte al segundo. En esa tesitura, al-ʿIḥkim otorgó a Yanis el gobierno de la ciudad de Barqa, mientras que Bargwan recibía una carta de Tumu ʿalt b. Baqr, en la cual éste le apremiaba para que enviasen a alguien en calidad de gobernador de la ciudad de Trípoli de Occidente. Dado que Bargwan quería deshacerse de Yanis, le despachó a Trípoli. Tumu ʿalt abandonó entonces esta ciudad y se marchó al Cairo, dejando a la mayoría de sus tropas que permaneciesen con Yanis. No tardó mucho tiempo sin que estallara una pendencia entre los hombres de Yanis y la soldadesca de Tumu ʿalt, degenerando este conflicto en una batalla campal. Concuasados ante la gente de Yanis, los soldados de Tumu ʿalt fueron expulsados de Ifrīqiyya, acogiéndose al favor de Nūʿir al-Dawla Abi Munad Bādīs, quien

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

encomendó a Ya'far Ibn ʿAbib la lucha contra Yanis. Este último resultó ajusticiado. Este acontecimiento tuvo lugar el cuatro de Du-l-ʿiḥḥa del mismo año”.

“La facción partidaria de Yanis se atrincheró en Trípoli, con la intención de enfrentarse a Ya'afar Ibn ʿAbib, despachando correos para obtener la ayuda de al-ʿAkim, el cual envió cierta cantidad de tropas al mando de Ya ʿyà Ibn ‘Al ʿIbn al-Andalus ʿ, pero sus soldados se amotinaron y se vio forzado a regresar al Cairo. Al-ʿAkim ardía en deseos de castigarle, pero al-Andalus ʿ le mostró la carta del Sa ʿib al-Musallà, Zidan, en la que podía leerse que cuando (al-Andalus ʿ) llegase a Barqa, recibiría una determinada cantidad de dinero, cantidad que no apareció por parte alguna en Barqa. Al-ʿAkim aceptó pues las excusas de al-Andalus ʿ y ejecutó a Zidan...” (Al-Maqriz ʿ, “Itt'ia ʿ al-Junaf ʿ...” , II, 1967: 34).

La población sedentaria de Libia era escasa, como su urbanización, concentrada en torno a Barqa y a Trípoli. La difícil entrada a este último puerto no facilitaba el comercio, por lo que el amarre de los barcos constituía un servicio gratuito de los habitantes de la ciudad (Ibn ʿAwqal, “Configuration...”, I, 1964: 66) en tanto que la navegación por el Golfo de las Sirtes, muy peligrosa, según dice Salustio, no favorecía la colonización humana. La zona constituía pues un terreno idóneo para los nómadas, manejados por aqueos y troyanos para dirimir sus propias disputas, como vimos. Y sin embargo, la Gran Vía convertía a este país en una pieza clave del Imamato. En un momento dado, como veremos, los imanes del Cairo acabarían por conceder el gobierno de esa provincia a los gobernadores de Ifr ʿqiyya.

Egipto, con un alto nivel de sedentarización en torno a las riberas del Nilo, era en cambio el eje sobre el que pivotaba el poder f ʿimí, el cual pronto se preocupó por crear un centro de

poder y de organización, El Cairo, fundado el mismo año de la conquista del país por los Imanes. Era una posesión segura bien relacionada económicamente con el Próximo y el Extremo Oriente, lo cual otorgaba al Gobierno unas entradas impositivas seguras y fuertes.

En cambio, al parecer la Alta Mesopotamia, Siria y Palestina remataban el otro cabo de la manta físimí, que se deshilachaba por los extremos; los bizantinos, como hemos visto, gozaban de una completa hegemonía militar y económica en estos países; Palestina ya había sido reclamada como suya por los Ijídies (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964, I), pero al igual que la mayoría de Siria permanecía en poder de los bizantinos (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 171 y ss) los cuales incluso habían impuesto su soberanía al emir de Alepo (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 175). En cuanto a la Alta Mesopotamia, lógico complemento económico de Siria y que por tanto hubiera debido ser zona de influencia del dominio físimí, el declive político del Islam era total. Por ejemplo, los habitantes de Nísibis, que había sido una plaza fuerte del *limes* musulmán frente a Bizancio, tras la conquista de la ciudad por los bizantinos, llegaron a abjurar del Islam y cristianizaron, convirtiéndose en guardia personal del Basileus y en vanguardia de las tropas que invadían el territorio musulmán, desde el año 330 H/942 d.C (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 205 y 206).

Juan I Tzimiscés comprendería –así lo indican los datos- rápidamente la magnitud del problema, y en marzo del año 361 H/972 d.C, apenas implantado el señorío físimí en Egipto, llegó una embajada bizantina a Córdoba, cuyas relaciones económicas también iban a resultar irreversiblemente afectadas por la nueva situación. El resultado más tangible de esta embajada fue la desaparición de Fraxinetum y la reconquista de Damasco por los bizantinos, reconquista meramente temporal, pues los físimíes volvieron a ocupar rápidamente la ciudad.

Por esa razón, opinamos, se prolongó la guerra: los bizantinos se apoderaron de nuevo de Edesa, y de Nísibis (364 H/974 d.C), de Damasco y de Berytus (366 H/976 d.C), alcanzando las cercanías de Jerusalén (Diehl, 1924: 100). Bizancio había pasado a ser el árbitro del Próximo Oriente, y la alianza con Córdoba se hizo más perentoria, como proveedora de oro a los canales de Oriente.

20).- Comercio, política y relaciones andalusíes con el Norte de Africa entre el año 363 H/973 d.C y el 406 H/1015 d.C.

Nosotros pensamos que este periodo comprende una fase (363 H/973 d.C-396 H/1006 d.C) durante la cual ya se perfilan los factores de la crisis global que van a afectar a todo el Mediterráneo, y otra en la cual se ponen de manifiesto con todas sus consecuencias (396 H/1006 d.C-406 H/1015 d.C). Entre los años 363 H/973 d.C y 396 H/1005 d.C se señala la época de mayor apogeo económico y militar de al-Andalus, y externamente la posición andalusí se caracteriza por el usufructo de las rutas del oro y la afirmación de la influencia omeya incluso en Trípoli. A partir del año 396 H/1005 d.C y hasta el año 405 H/1015 d.C se produce un rápido declive económico andalusí, ligado a la pérdida de las rutas del oro y los fracasados intentos por mantener la hegemonía económica en el Mediterráneo Occidental, como vamos a ver a continuación.

20.1).- La situación comercial entre el año 363 H/973 d.C y el 396 H/1005 d.C.

20.1.1).- El control de las rutas del oro africano entre los años 363 H/973 d.C y 386 H/996 d.C.

El año 363 H/973 d.C se caracteriza por el desplazamiento del poder fihimí hacia el Este. Ifriqiyya y el Magrib serán administradas por el lugarteniente de los fihimíes Buluggin Ibn Zarr al-ʿInhāʿī, el cual se instalará en la antigua capital fihimí, Manāriyya, y obedecerá las directrices político-económicas fihimíes, inspiradas por el deseo de erradicar la participación omeya en la explotación del oro sudanés; la participación en los beneficios de las minas senegalesas era tanto más urgente si tenemos en cuenta que las minas de oro del Alto Nilo no sólo se encontraban a cinco días de marcha del territorio musulmán, sino que además sus habitantes se mostraban reticentes respecto a la explotación de este metal, por miedo a que las ambiciones musulmanas sobre su país se materializasen (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 56). Así pues, era necesario para los imanes ʿabīdīs mantener o incrementar, incluso, la tensión militar en aquel teatro de operaciones por el cual discurría el oro africano: el Mediterráneo Occidental y Central. Esta actitud agresiva se materializaría en la destrucción de Tيارت y la conquista de Tremecén, rival de Argel, por parte de Buluggin.

Parece desprenderse de las fuentes que los fihimíes buscaban consolidar un bloque territorial integrado económicamente y que se extendiese desde el Mar Rojo hasta Fez; obviamente, el logro de tan vastos designios implicaba comprometer la suerte de dilatados países y regiones; una de éstas era Tripolitania, ligada económicamente, a través de la Gran Ruta que atravesaba el litoral norteafricano, con el oro procedente del Sahara Occidental y con el comercio que realizaba en los países musulmanes de Occidente y Bizancio. Esta sería la razón por la que el

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

imán Nizar al-'Aziz (365 H/975 d.C - 386 H/996 d.C) se ve obligado a segregarse el gobierno de esta provincia del de Egipto y agregarla a la provincia de Ifriqiyya, detentado por los ziríes, en el año 367-368 H/978 d.C (Ibn 'Abīr, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, I, 1998: 230), pues aunque éstos obtendrían progresivamente mayores cuotas de poder en Ifriqiyya, seguirían precisando de buenas relaciones con Egipto para preservar el rendimiento económico obtenido a través de la ruta comercial que unía a Qayrawān con El Cairo, cuya existencia es atestiguada por las fuentes, las cuales comentan que se utilizaba para el corretaje de diversos productos suntuarios procedentes de Oriente y de productos tales que las pieles curtidas y manufacturas procedentes de todo el Mediterráneo musulmán, bien acogidos en Egipto (Ibn 'Awqāl, “*Configuration...*”, I, 1964: 63).

Parece coherente pensar que el planteamiento geoestratégico físimi consistía en la creación de un solo dominio geográfico cuyos límites se extendiesen desde la frontera egipcia hasta el Océano Atlántico, poniendo en comunicación las rutas occidentales del oro con el comercio del Océano Indico. Esta sería la base de su dominio sobre el mundo musulmán. Así pues, por orden de al-'Aziz, los ziríes acometieron la conquista del Magrib Extremo expulsando a los omeyas, que competían con ellos por el control del oro: en el año 369 H/979 d.C, Buluggīn se apodera de Fez, y en el año 370 H/980 d.C, controla todo el territorio magribí, salvo los presidios omeyas de la costa. Como no podía ser menos, la reacción omeya es virulenta, y los aliados de los omeyas, los Zanāta, expulsan a los inhāqīes del territorio ocupado.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Los años que se desgranaban entre el 370 H/980 d.C y 375 H/985 d.C indican, en nuestra opinión, un cambio de la situación antaño predominante, pues el nuevo emir z+rí al-Man* r (374 H/984 d.C –386 H/996 d.C) era una persona eminentemente realista y al fracasar en su intento por conquistar en el año 375 H/985 d.C Siilm@sa y Fez, firmemente sostenidas y amparadas desde Córdoba, y probablemente para no verse privado del oro sudanés, se reconcilia con los omeyas desligándose de su juramento hacia los f@*imies y reprimiendo entre los años 376 H/986 d.C y 379 H/989 d.C los conatos de restauración *+'ies que aquéllos suscitaban y alentaban. Este cambio de orientación se traduce en una hegemonía omeya absoluta en el Magrib Extremo.

Parece que los f@*imies, privados del dominio sobre el oro sudanés que pasaba a través de Siilm@sa, debieron resignarse a reducir la amplitud sus objetivos y a prescindir del seguro caudal de oro proporcionado por los z+ríes, o por lo menos a buscar vías alternativas de abastecimiento de metales preciosos y a obtener una regular entrada de productos que pudieran ser provechosamente canjeados en Ifr+qiyya y a tal fin, mientras que los z+ríes normalizaban sus relaciones con Occidente, el imán al-'Az+z se aplicó al establecimiento de contactos amistosos con los bizantinos.

20.1.2).- El comercio en el Mediterráneo Oriental a fines del siglo IV H./X d.C y principios del V H./XI d.C.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Mientras tanto, los acontecimientos desencadenados en el este del Mediterráneo habrían de influir enormemente en el comercio andalusí, pues la batalla naval de Capocolonna fue el último gran triunfo fūḥmī en Occidente (373 H/983 d.C), y la posición económica de los 'ubaydīs en Italia y Siria iba a declinar rápidamente.

En Oriente, las relaciones comerciales con Bizancio en Siria y Chipre, pese a las intermitentes guerras, no cesaron en ningún momento (Shaban, II, 1980: 222), y el propio emperador, Basilio II (976 - 1025 d.C), firmó en el año 392 H/1001 d.C un tratado de paz y comercio con el imán fūḥmī al-ḥakīm (386 H/996 d.C - 412 H/1021 d.C). Este tratado pondría de relieve la nueva situación imperante: los bizantinos se convertirían en beneficiarios del oro africano que, en sentido oeste-este, circulaba desde al-Andalus al territorio italiano. Veamos cómo.

Tras el establecimiento de los fūḥmīs en Egipto, Sicilia se convirtió prácticamente en un dominio hereditario de la familia Ban Ḥabīb-l-ḥusayn, los cuales se encargaron tanto de las incursiones en Provenza como de la defensa de esta posesión contra los bizantinos (Ibn al-Jaḥb, “*Kitab...*”, 1983: 86-87). Bajo al-'Azīz (364 H/975 d.C - 386 H/996 d.C) fue necesario enviar un cierto número de gobernadores particularmente caracterizados por su energía y dureza. Los acontecimientos políticos internos de la isla demuestran la fluidez de las comunicaciones entre al-Andalus, Sicilia y Constantinopla. Incluso el imán fūḥmī llegó a considerar factible que el propio al-Manḥūr Ibn Ḥabīb ‘Imir albergase ciertas esperanzas sobre las posibilidades de incluir Sicilia en la esfera de influencia omeya (Ibn al-Jaḥb, “*Kitāb...*”, 1983: 88-89).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Estas tendencias centrifugas serían alentadas por el papel central de la gran isla en el comercio mediterráneo, en la cual era fácil no sólo comprar artículos y productos propios de al-Andalus, sino incluso las propias naves procedentes de los dominios omeyas, fácilmente distinguibles por algunas cuestiones que desgraciadamente no conocemos (Ibn al-Jawbar, “Kitāb...”, 1983: 89). Lo cierto es que probablemente los grandes señores de la isla aceptaban cada vez de peor grado las intromisiones del gobierno fīmī en sus asuntos y las interferencias provocadas en sus rutas comerciales.

Poco tiempo después estas tendencias desintegradoras habían alcanzado tales alcances que la isla, gobernada por los kalbīs, se había escapado prácticamente al control fīmī. El *ḥākim* al-Manṣūr, señor de Alḥira, rechazó a su vez, en el año 373 H/984 d.C la soberanía fīmī y se mantuvo en su posición, que ya no abandonaría (Julien, II, 1952: 68). Desde el año 374 H/985 d.C al-Manṣūr hizo orejas de mercader a las reclamaciones fīmīs y no le inmutó que Fez y Sīlmasa restasen bajo el protectorado omeya (Julien, II, 1952: 68); y debemos ponderar cuán importante era la ciudad de Fez, pues en ella había residido el gobernador *ẓūrī* de Ifrīqiyya entre los años 368 y 373 H / 978 – 983 d.C y desde allí había despachado los asuntos de su gobierno (Ibn ‘Iḥrīq, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, I, 1998: 237) y en lo sucesivo mantuvo relaciones cordiales con los omeyas, política que al parecer le reportó los suficientes beneficios como para obtener fuertes sumas de dinero, una parte de las cuales fueron reinvertidas en obras públicas: durante el año 375 H / 985 d.C., se forjaron dos grandes puertas de hierro para la mezquita aljama de Qayrawān y se edificó en ella un soberbio palacio, que debe unirse al gran alcázar de Manṣūriyya, cuya construcción, no habiendo sido todavía

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
finalizada, ya había costado 100.000 dinares (Ibn ‘Iḥrīq, “*Al-Bayʿn al-Mugrib*”, I, 1998: 241).

En nuestra opinión, la ductilidad del emir zīrī constituyó una hábil respuesta al predominio omeya y la única manera que encontró para participar en la ruta occidental del oro africano, controlada desde Córdoba, capital en la cual se había instalado un gobierno decantado hacia actitudes belicistas merced a los ‘Ḥmirīes, quienes justificaban su usurpación del poder mediante la *Guerra Santa* y los saneados beneficios comerciales que proporcionarían a las clases acomodadas, al mismo tiempo que garantizaban la paz social haciendo que el oro afluyese en abundancia, aunque esta política implicaría tejer en el Magrib al-Aqsà y al-Andalus un frágil conjunto de alianzas que comprometerían la suerte del Califato Omeya, cuya línea de conducta “*pactista*” había muerto con al-Ḥakam II.

En este momento podría ser que la situación fuese como sigue: el Magrib Extremo estaba en manos de los omeyas y en cambio los fḥīmīes habían perdido todo contacto directo con la ruta del oro africano, mientras que los bizantinos seguían absorbiendo este mismo oro, que desde al-Andalus pasaba a Italia y Oriente a cambio de sus manufacturas, protegidas por los tratados firmados en sucesivas embajadas. La pérdida de Sicilia y el menoscabo de su autoridad en Ifrīqiyya perjudicarían a medio plazo el nombre fḥīmī, cuyo poder se vería socavado progresivamente a medida que sus posesiones más occidentales y más ligadas al Norte de Africa -Tripolitania y Cirenaica- se alzaban contra su autoridad a causa de su ligazón económica con Occidente, lesionada por la creciente falta de recursos áureos de los imanes de El Cairo en contraste con la abundancia que de ellos hacían gala los zīrīes y los andalusíes.

En nuestra opinión, resulta factible que este caudal de oro, que escapaba al control de los fūḥimíes, ya ni siquiera entrara libremente en los dominios ubaydíes a través de Siria, pues las terminales situadas antaño en Alepo y la costa libanesa habían pasado a ser territorio bizantino, así como Chipre y Creta. Falto de salidas directas al mar o a las rutas del oro, la asfixia económica de Egipto se había iniciado, y con ello la decadencia de la dinastía fūḥimí, que aún se hallaba en el pináculo de su gloria.

Todo indica que la tendencia del siglo III H/IX d.C se había invertido, pues ahora los bizantinos exportaban manufacturas a cambio de materias primas (Lombard, 1980: 245-247), y en el siglo IV H/X d.C habían recuperado la iniciativa militar, cesando el flujo permanente de oro a los musulmanes, de los cuales ahora, en cambio, recibían tributos de diverso monto y a cuya costa habían establecido onerosos monopolios comerciales, como en Alepo (Ibn Ḥawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 175). Por otro lado, Basilio II dominaba la ruta terrestre entre Constantinopla y Antioquía, aprovechándose de esta circunstancia para preservar los ventajosos tratados firmados por sus antecesores con los dinastas locales, como en Alepo (Ibn Ḥawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 174-175).

Todos los datos consultados apuntan a que, si la situación siria no basculaba en beneficio de los fūḥimíes, parecía inevitable que la economía egipcia acabase tutelada desde Constantinopla. Cualquier pacto diplomático, inevitablemente basado sobre la situación

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
geoestratégica del Próximo Oriente, giraría en torno a la supremacía bizantina, por lo que sólo la opción militar ofrecería a los ojos de los ubaydíes ciertos visos de triunfo para liberarse de ese yugo; por esta razón es muy factible que el imán fīḥīmī al-ḥakīm (386 H./996 d.C - 411 H/1021 d.C) necesitara provocar un *casus belli* con el basileus, pues sólo una posición de fuerza devolvería la iniciativa a El Cairo. Al-ḥakīm consideraría la situación cuidadosamente y una vez ponderados todos los pormenores, se decantó por sabotear los intereses comerciales bizantinos en Egipto, desencadenando una era de persecuciones religiosas contra los cristianos melkitas, agentes comerciales de Constantinopla en Egipto, desde el año 394 H/1003 d.C; estas medidas alcanzarían su náyir durante el año 403 H/1012 d.C (al-Maqrizī, "It'ia...", II, 1971: 93-95).

Antes de ese año, los bizantinos ya habían respondido a las provocaciones fīḥīmīes cortando su contacto comercial con Cirenaica y Tripolitania, y como estas provincias del Imanato habían perdido previamente el contacto con el oro procedente de Ghana antes del año 360 H/970 d.C, (Maqrizī, "al-Mawḥiz...", s/f, II, 266), e Ibn 'Iḥrī, ("Bayḥn...", I, 1998: 257-258) y se estaban enrareciendo las relaciones con los zūrīes de Ifrīqiyya por causa de la política ubaydí, se derrumbaron económicamente, ya que habían perdido sus únicas entradas de oro, provocando un rosario de levantamientos antifīḥīmīes a lo largo de todo el sector oriental de la Gran Ruta, hasta Argelia.

Opinamos que la crisis del comercio egipcio y el fin de los ingresos que proporcionaba afectó principalmente a Cirenaica, una gran parte de cuyo movimiento mercantil se dirigía al territorio bizantino y andalusí. En Barqa, los árabes Ban^ʿ Qurra, dueños del territorio (Ibn

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Jald[▲]n, “*Peuples...*”, II, 1986: 438) que tomaban su parte en los impuestos sobre el tráfico comercial, decidirían restablecer el comercio y la afluencia de oro procedente de Ifr⁺qiyya y en consecuencia rechazaron la autoridad de al-[Ⓢ]ḥakim, abandonaron el ejército f[Ⓢ]imí cuando éste se enfrentó a los [Ⓢ]inh[Ⓢ]īes, provocando su derrota y posteriormente enviaron a una representación a Alejandría de Egipto merced a una promesa de perdón colectivo por parte del imán, el cual no dudó en traicionar su palabra y exterminar a la delegación, en el año 394 H/1004 d.C (Ibn Jald[▲]n, “*Peuples...*”, II, 1986: 438). Por supuesto, tamaño desmán no tardaría en tener serias repercusiones, pues los Ban[▲] Qurra bascularían hacia el bando sunní y planearían valerse de la mediación de los omeyas cordobeses, tradicionales aliados de Constantinopla, para propiciarse tanto a los emires z⁺rīes como a los bizantinos y decidieron en consecuencia entronizar a un omeya de estirpe andalusí.

Estas podrían ser las razones que explican las causas por las cuales en el año 395 H/1005 d.C estalló una formidable rebelión contra los f[Ⓢ]imíes en Barqa, nutrida por los Ban[▲] Qurra (del tronco hilalí) quienes entronizaron a un omeya de orígenes andalusíes, maestro de escuela coránica, el cual habitaba en el seno de esta tribu y se llamaba al-Wal⁺d Ibn [Ⓢ]i[Ⓢ]ḥm, de kunya Ab[▲] Rakwa, descendiente de al-Mugira Ibn ‘Abd-All[Ⓢ]h (Ibn Jald[▲]n, “*Peuples...*”, II, 1986: 424 y 438). La rebelión no tardó en extenderse por toda Cirenaica (Shaban, II, 1980: 226) y el flamante califa omeya pudo dirigirse contra Egipto después de haber aniquilado un ejército f[Ⓢ]imí (Ibn Jald[▲]n, “*Peuples...*”, II, 1986: 438). No obstante, y a pesar de contar con apoyos en Alejandría (Shaban, II, 1980: 226), el omeya fue derrotado. Es significativo que no huyera hacia la costa, sino hacia el país de los Beja, tierra del oro, donde fue entregado a los f[Ⓢ]imíes y ejecutado (Ibn Jald[▲]n, “*Peuples...*”, II, 1986: 438). Sin embargo, las causas profundas de esta

rebelión no parecen haber sido eliminadas por el imán al-Qāsim, el cual desplegaría para acallar a los descontentos algunas medidas de diverso género durante los siguientes años, como veremos.

Es muy factible que el levantamiento antifīmī de Trípoli contase con el apoyo tácito, o al menos con la simpatía de ‘Abd al-Malik al-Mu‘affar, pues para esta fecha ya se hallaban plenamente asentadas influyentes colonias de mercaderes orientales en Córdoba, a las cuales se permitía visitar los arsenales del Estado (Ibn Bassām, “*al-Jira...*”, IV, 1, 1981: 85) y que, presumiblemente, habrían desarrollado sus propios intereses en connivencia con los comerciantes andalusíes, quienes, probablemente, habrían ampliado enormemente sus circuitos comerciales y gozado de grandes ventajas en Siria, Arabia y Egipto, accediendo directamente a los productos de Extremo Oriente, si un omeya hubiera sido entronizado en El Cairo. De hecho, en nuestra opinión, el movimiento antifīmī fue una de las causas que provocó la última embajada bizantina en al-Andalus, que data del año 396 H/1006 d.C. (Ibn Bassām, “*al-Jira...*”, IV, 1, 1981: 86). Debe ponderarse así mismo con toda la atención posible que la ruta que unía a Ifrīqiyya con Constantinopla se hallaba lo suficientemente reconocida y establecida posteriormente, durante el año 435 H/ 1043 d.C, como para que los presentes enviados por el califa ‘abbāsī al-Qāsim Ibn ‘Amr Allāh a al-Mu‘izz Ibn Bādīs, emir zūrī de Ifrīqiyya, con ocasión del reconocimiento de soberanía del primero por parte del segundo, atravesasen una ruta que conducía desde Bagdad a Constantinopla y desde allí a los dominios zūrīes, probablemente sin atravesar los territorios fīmīes (al-Maqrizī, “*It’ia fī...*”, II, 1971: 190). Aunque este es un significativo dato, por desgracia es bastante posterior a los asuntos que estamos tratando ahora, aunque no cabe, en modo alguno, posibilidad

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

de despreciarlo por baladí, pues revela la existencia de una gran vía comercial que menoscababa a los fihimíes.

Podría ser que la posición fihimí en Libia fuese muy precaria después del año 395 H/1005 d.C, cuando Cirenaica escapó al control del Cairo. Ahora el imán al-ʿIḥkim precisaba restañar esta herida y con este fin decidió provocar una conflagración con los bizantinos y apoderarse de sus mercados arrasando la iglesia de la Resurrección en Jerusalén y sometiendo a terribles vejaciones a cristianos y judíos (Ibn al-Jaʿb, “*Kitāb...*”, 1983: 38), vejaciones que se prolongarían en el tiempo, imponiendo humillaciones sin cuento a las Religiones del Libro bajo la férula del imán fihimí al-ʿIḥkim (al-Maqrizī, “*Itt’ia ...*”, II, 1971: 92-95).

En resumen, la situación de fihimíes, omeyas y bizantinos es la siguiente, hacia el año 396 H/1005 d.C.:

a).- Los fihimíes se deslizan por la pendiente del declive político y económico al perder el control sobre el oro africano que circulaba a través del Magrib Occidental, la posibilidad de obtener beneficios sobre la redistribución del mismo en Sicilia, donde se habían asentado los gobernadores kalbíes, Ifriqiyya y Cirenaica y se está generando el predominio comercial bizantino en Siria.

b).- Los omeyas gozan de una enorme prosperidad, obtenida a través de la hegemonía sobre la ruta del oro africano, pero éste no es retenido en al-Andalus, sino que fluye hacia Europa y el Próximo Oriente, particularmente Bizancio; además, la situación interna es explosiva, gobernado

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

el Califato por una dictadura personal de índole familiar, desprovista de bases jurídico-religiosas, muy militarizada y basada sobre graves desequilibrios sociales y económicos.

c).- Los bizantinos se encuentran en pleno apogeo, como receptores finales del oro africano, basando su hegemonía en el dominio territorial de enclaves muy importantes a lo largo del Mediterráneo, como Cerdeña, Córcega, Longobardia, Calabria, Creta, Chipre..., sin contar con Siria.

20.1.3).- La posición andalusí en el Magrib entre el año 375 H/985 d.C y el 396 H/1005 d.C.

Hemos visto como fracasaron las tentativas físimas y zírís por obtener el monopolio o una participación directa sobre el oro que procedía del Sudán Occidental hacia el año 363 H/973 d.C. Casi inmediatamente, los idrísís se sometieron a la tutela espiritual y material de los físimas del Cairo (Arranz Velarde, 1941: 44), probablemente albergando la esperanza de poder oponerse al poderío omeya. Merced a las operaciones militares emprendidas por Gílib, generalísimo despachado desde Córdoba, su tenaz resistencia fue pronto aniquilada, apoderándose el ejército andalusí de todo el territorio magribí entre Fez y el corredor de Tazza (Arranz Velarde, 1941: 44).

El apogeo de la acción omeya en Africa fue alcanzado cuando Fez se sometió a la obediencia del Califato de Córdoba, obligándose sus jeques a desterrar las prácticas zírís y rechazar todo contacto con los seguidores de esta confesión durante el año 363 H/974 d.C (Ibn Ayyūn, “*Muqtabis VII*”, 1967: 212-214). En la práctica se había establecido un régimen de

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

protectorado cuya culminación se obtendría con la rendición de los últimos rebeldes al señorío cordobés: los idrisíes, derrotados, abandonaron sus posiciones, invocaron al califa omeya (Ibn al-Ja'fari, “*Kitāb...*”, 1983: 130-131) y aceptaron las condiciones impuestas por al-Hakam II, quien fijó su residencia en Córdoba (Ibn al-Aayūn, “*Muqtabis VII*”, 1967: 214-215), siquiera durante un cierto lapso de tiempo, pues, apremiado por los ingentes gastos que acarrearba la estancia de los idrisíes en Córdoba, o quizá a causa de una diferencia personal surgida entre el califa omeya y el jefe de la casa idrisí, a causa de cierta pieza de ámbar, diferencia que se fue agriando y que se zanjó con la expropiación de todos los tesoros idrisíes y la expulsión de esta familia de al-Andalus (Ibn al-Ja'fari, “*Kitāb...*”, 1983: 131-132).

Resultado de estos acontecimientos fue que al-Hakam II concedió licencia para partir a los idrisíes, coyuntura que aquéllos aprovecharon para dirigirse hacia El Cairo, donde establecieron sus reales y se pusieron bajo la advocación del imán fā'imī Nizār Ibn Ma'add al-'Aziz (365 H/975 d.C – 386 H/996 d.C), durante el año 365 H/975 d.C (Ibn al-Jatib, “*Kitāb...*”, 1983: 132).

Al socaire de estas circunstancias, es probable que la situación progresase a favor de los omeyas. En el año 369 H/980 d.C, en Siqilmisa se pronunció el sermón bajo la advocación del califa de Córdoba, por primera vez (Levi-Provençal, IV, 1957: 430). La ruta del oro occidental quedaba bajo la égida del califa de Córdoba y al objeto de prevenir ciertas y potencialmente desagradables sorpresas, al-Hakam II, merced a su alianza con los zanātíes, mantenía la soberanía sobre Tāhart, Tremecén, el Zab, el Sur y el resto del país zanātí (Ibn al-Ja'fari, “*Kitāb...*”, 1983: 103).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

No es pues de extrañar que Buluqqin Ibn Zayd, a la sazón señor de Ifriqiyya, iniciase una campaña cuyo objetivo fuese la erradicación de la influencia omeya, tanteando la fuerza de la dinastía cordobesa antes de abandonar con armas y bagajes las líneas físimas. Así pues, emprendió una expedición contra el Magrib Extremo que fracasó merced a las enérgicas medidas tomadas por Ibn Abi Amir (Levi-Provençal, 1957: 431). Probablemente, el zayd fue acuciado, no tanto por el ardiente deseo de volver a instaurar el señorío físimo sobre el Magrib, como por una apremiante falta de liquidez en Ifriqiyya, debida a la escasez de oro proveniente del Sudán Occidental, ahora bajo la égida de los omeyas.

Los físimos, que para obtener un buen entendimiento con sus vitales posesiones de Cirenaica y preservar su pulso comercial en el Mar Rojo y el Golfo Pérsico precisaban de un flujo regular de oro, no podían permitirse la completa hegemonía omeya en la zona. Resulta pues lógico que en ese momento reaparezca al-Hasan Ibn Qannan, quien, alentado por el pacto establecido con los físimos, los cuales pusieron a su disposición las tropas de Ifriqiyya, se alzó en el Magrib contra los omeyas. Su levantamiento, no obstante, carecía, a nuestro entender, de bases económicas, pues las vitales rutas del oro del Oeste se encontraban fuera de su alcance, y el apoyo prestado por los imanes de El Cairo debía tener unas bases económicas muy precarias, ya que el estado de la Hacienda ifríquí no sería en exceso boyante, dadas las circunstancias. Desesperanzado así de obtener el apoyo efectivo por parte de sus patrones cairotas, el idrisí se vio en la necesidad de implorar un nuevo perdón de los omeyas, pero una vez en al-Andalus, durante el 375 H/985 d.C., fue ajusticiado por orden de al-Manzur, el cual no tuvo reparo alguno en romper el seguro que le había sido otorgado al

tornadizo ʿAsan (Ibn al-Jaʿfar, “Kitāb...” 1983: [223] y [224]). Tan sólo sobrevivieron algunos vástagos de esta, antaño, poderosa familia, los cuales pasaron a residir en Córdoba, donde encuadrados en la administración califal, se encargaron, hasta el estallido de la alfitna, de encuadrar el flujo de norteafricanos en al-Andalus (Ibn al-Jaʿfar, “Kitāb...”, 1983: 132).

Al parecer, la completa hegemonía andalusí fue apuntalada mediante el exterminio físico de los últimos patricios norteafricanos y andalusíes contrarios o al menos reticentes a su soberanía: en el año 376 H/986 d.C sería ajusticiado el poderoso 'Abd Allāh 'Asqalacha (Levi-Provençal, IV, 1957: 431) el propio primo de al-Manṣūr, quien a la sazón podría haber planteado problemas en el Magrib. De esta forma, el dominio del Norte de Africa quedaba bajo la égida de Córdoba, y más concretamente, de al-Manṣūr Ibn Abī 'Īmir.

Sin duda, merced a estos acontecimientos, la situación magribí era muy favorable a la potencia omeya, tanto que el comandante de las tropas andalusíes, ʿAsan Ibn Aḥmad Ibn 'Abd al-Wadūd al-Ḥulmī, trasladó su cuartel general a Fez (Levi-Provençal, IV, 1957: 432). De esta manera se revelaba el designio andalusí de dominar directamente toda la ruta del oro entre la costa norteafricana, Siqilmīsa y Nāḥī Lamā. El oro sudanés, y la sal del Sahara, de la cual dependían gran parte de las tribus beréberes, pertenecía ahora a los omeyas.

No obstante, el dominio sobre el Magrib Extremo se vio comprometido por las demasías jurídicas de al-Manṣūr, quien, en su afán inmoderado de poder, se había hecho proclamar conjuntamente con el califa cordobés en las invocaciones religiosas, incluso en Siqilmīsa y en

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

el país de Dar'a ("Dikr...", II, 1983: 188) y en el año 382 H/992-993 d.C, entre otras agresiones a la soberanía omeya, había anulado el sello del califa omeya imponiendo sólo el suyo ("Dikr...", II, 1983: 195) distorsionando de esta manera los lazos de vasallaje merced a los cuales se hallaban aquietados los jeques beréberes, ya que al fin y al cabo, el 'Umirí no dejaba de ser sino un simple ministro del Califa a los ojos de la población magribí. Así sucedería que cuando Al-Manṣūr b. Abū 'Umir designase como gobernador de este territorio a Zayd Ibn 'Ayya, jeque zanṭí, éste suprimió el nombre de al-Manṣūr de la *juḥba*, invocando tan sólo al califa 'Umar II (386 H/996 d.C) . La guerra que se siguió implicó el levantamiento de los zanṭíes contra al-Manṣūr, cuyo hijo, 'Abd al-Malik, consiguió derrotar a los beréberes en el 388 H/998 d.C (Ibn al-Jaḥb, "Kitāb...", 1983: 104-105). No obstante, la victoria aparejaría ingentes gastos al 'Umirí, no sólo porque en lo sucesivo implicase el gobierno directo de los 'Umiríes en Fez, siempre más costoso que las operaciones de soborno, protectorado y policía, sino porque además, con el fin probable de aquietar a los levantiscos africanos, 2.000 jinetes magrāwas de los recientemente derrotados fueron incorporados al ejército califal (Ibn al-Jaḥb, "Kitāb...", 1983: 105) acontecimiento que debió implicar un incremento considerable de los gastos estatales cordobeses, ya que estos individuos estaban inscritos en el censo militar y convenientemente pertrechados y pagados y además esta excepcional medida acabaría por convertirse en hábito.

En todo caso, esta solución siempre sería más tolerable que confiar el tráfico del oro sudanés al cuidado de un turbulento cabecilla berebere que se consideraba igual al 'Umar al-Manṣūr; pues el suministro de oro en al-Andalus hubiese quedado al arbitrio del primero, provocando una catástrofe económica y política en territorio andalusí.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Z+r+ Ibn 'A*iyya, hombre práctico, se sometió nuevamente a los omeyas. Estos habían inclinado la balanza a su favor hasta tal punto que incluso una rama de los *inh@íes, tradicionales aliados de los f@*imíes, rechazó la soberanía de éstos últimos, se escindió del tronco tribal y se sometió a la égida marw@ni. La última amenaza ubaydí se desintegró cuando el prof@*imí Ab^l-Bah@r Ibn Z+r+ Ibn Man@d al-@inh@í, entregó a la administración cordobesa, en el año 381 H/991 d.C, el gobierno de Tremecén, Orán, Hunayn, @al+f, Wan*ar+s y Tenes. Aunque el *inh@í rechazaría prontamente la soberanía omeya, Z+r+ Ibn 'A*iyya, guerreando por cuenta de los '@miríes, la restableció.(Ibn al-Ja*b, “Kit@b...”, 1983: 103-104). Así fue como al-Man*^r obtuvo el control de la costa mediterránea magribí. Es factible que estas ciudades hubieran acatado de buen grado el gobierno omeya, pues los acontecimientos, tan favorables a éstos y tan adversos a los f@*imíes, cuya influencia se difuminaba progresivamente en Occidente, las habrían dejado fuera del circuito de distribución del oro, arruinándose al ser excluidas del comercio controlado por los omeyas. Pero estas palabras son sólo una conjetura.

Lo cierto es que, en los albores del siglo V H/XI d.C, los principales puertos del Mediterráneo Occidental musulmán habían acatado la soberanía omeya, con mayor o menor sinceridad, y que este mar, al menos en su sector occidental, se había convertido en un “*lago omeya*”. No obstante, aún teniendo en cuenta estas excepcionalmente favorables circunstancias, al Man*^r era consciente de que la base de su poder personal y de la perpetuación de su Casa, - cuya creciente influencia se nutría, cual una enredadera venenosa en torno a un árbol, de la sabia vivificante del tronco marw@ní y del perjuicio causado a la legitimidad del califa omeya-, dependían del control sobre la ruta del oro y sobre sus terminales. Estas pretensiones de soberanía '@miríes perjudicarían grandemente el prestigio omeya.

Habiendo sometido a su yugo todo el Magrib, manteniendo a sus expensas grandes grupos de beréberes, le era preciso a al-Manṣūr reafirmar su señorío sobre el Estrecho y sobre las factorías que festoneaban sus riberas. No parece dudoso que la más importante de estas ciudades fuera Ceuta, separada por un escaso brazo de mar de 18 millas de Algeciras (al-Idrīsī, “*Description...*”, 1866: 199). Por esa razón, en vísperas de su fallecimiento (393 H/1002 d.C), el Ḥamīdī había ordenado edificar una ciudad sobre la montaña de Yabal Mina, vecina de Ceuta; planeaba transferir esta última ciudad a la nueva fundación, pero la muerte le sorprendió sin darle tiempo a culminar sus designios (Al-Idrīsī, “*Description...*”, 1866: 200).

Poco antes de la muerte de al-Manṣūr, moría otro de los actores principales del drama: Zayd Ibn 'Ayyā (391 H/1001 d.C), el cual fue sucedido por su hijo al-Mu'izz Ibn. Zayd Ibn. 'Ayyā, quien acató la soberanía omeya y obtuvo de 'Abd al-Malik al-Muzaffar, hijo de al-Manṣūr, el gobierno de Fez (396 H/1006 d.C), aunque otras fuentes señalan el año 393 H/1002 d.C (aparentemente es más lógico que el cambio de gobierno y de generación fuese acompañado por un estilo distinto de dirigir los asuntos, por lo que nos parece más correcta esta fecha (Ibn Abī Zar', “*Rawḍ al-Qirtāb*”, I, 1964: 207)). A cambio de esta prebenda, Mu'anṣār se comprometía a enviar a Córdoba todos los años un tributo en armas y caballos y entregaba en rehenes a su hijo (Ibn al-Jaḥīb, “*Kitāb...*”, 1983: 105-106). Al-Muzaffar, por tanto, habría relajado el control directo del Magrib y de las rutas del oro que por este territorio discurrían a cambio de satisfacer las necesidades de su ejército, galardón y medio para realzar su prestigio

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
personal y familiar, única fuente de la cual manaba su dudosa legitimidad. Este acontecimiento tendría graves y aparatosas consecuencias.

Aparentemente, la situación estaba ganada para la causa omeya; desde Córdoba no sólo se contaba con el total dominio del Magrib, sino que además, merced al oro que afluía por la ruta entre Siqimisa y Córdoba, se afirmarían las relaciones comerciales andalusíes en todo el Mediterráneo, manteniendo una posición predominante en este teatro de operaciones.

A estas muy favorables relaciones con los bizantinos y con Italia parecen referirse unas líneas en la obra de Ibn al-Kardabás, el cual dice que, en época de al-Manzur Ibn Abi 'Umir, *"a él (al-Manzur) vinieron el embajador del señor de Constantinopla la Magna, el embajador del dueño de Roma... con regalos, cortesías y raros presentes. Cada uno de ellos impetrando su seguro y tratando de obtener su favor"* (Ibn al-Kardabás, *"Historia de al-Andalus"*, 1986: 85).

Y sin embargo, en nuestra opinión, en este momento, la prosperidad andalusí dependía de factores demasiado volátiles, como son:

a).- Por un lado, al-Andalus no era territorio receptor de oro, sino transmisor. Su oro se drenaba hacia territorios extrapeninsulares.

b).- Toda la prosperidad de al-Andalus dependía de la capacidad del gobierno cordobés para mantener su soberanía sobre el Magrib Extremo y el Africa subsahariana. Esto, sin contar con que la usurpación 'Umiri había corcavado gravísimamente la legitimidad omeya.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

c).- Los crecientes gastos militares y civiles 'Ḥamiríes desbocarían finalmente el gasto público, que era fuente de continuas murmuraciones, pues todo intento de economizar era alabado por el pueblo (Ibn 'Iḥḥarī, "Bayḥān al-Mugrib", III, 1993: 42). Pero las bases del sistema político, mal asentado sobre una flagrante ilegalidad, implicaban el incremento continuado de la inflación. En ocasiones, por ejemplo, se sacrificaban importantes bazas político-estratégicas a las necesidades personales de los 'Ḥamiríes, como hemos visto sucedió cuando al-Muzaffar trocó el gobierno de Fez por un puñado de ventajas materiales. Mientras las campañas militares 'Ḥamiríes fueron exitosas, el botín pudo equilibrar las muchas exacciones y el continuo incremento de los precios. Pero se imponía satisfacer continuamente a una gran parte de la población cordobesa, subocupada, ya fuera encuadrándola como Voluntarios de la Fe y dándoles la esperanza de ganancia, ya fuera aplacándola mediante el don de fáciles beneficios. De lo contrario, el régimen era cuestionado. Así, por ejemplo, cuando la campaña del año 396 H/1005-1006 d.C parecía haber tenido una incierta conclusión, le fue necesario al *Ḥamirí* reprimir violentamente a la plebe y acallar las murmuraciones en Córdoba (Ibn 'Iḥḥarī, "Bayḥān al Mugrib", III, 1993: 20-21).

Si prescindimos de la inestable situación aquí descrita, la situación andalusí se mostraba muy halagüeña en el año 397 H/1006 d.C, al menos aparentemente: las vías del comercio estaban no sólo abiertas, sino a disposición de los navíos andalusíes, y el suministro de oro, la sangre del comercio, parecía garantizado. Como prueba de este apogeo, se documenta una nueva embajada bizantina en al-Andalus. Los acontecimientos habidos en Tripolitania precipitaron probablemente esta embajada, como veremos.

21).- La última embajada bizantina en Al-Andalus : año 397 H/1006 d.C.

21.1).- Introducción.

La embajada del año 397 H/1006 d.C es conocida desde antiguo; en parte, fue comentada por Blachère (Blachère, Hespéris, X, 1930: 31-2) y Levi-Provençal le dedicó unas breves líneas en su historia de la España musulmana (Levi-Provençal, IV, 1957: 447); y recientemente, ha sido mencionada de nuevo por Lirola (Lirola., 1993: 249).

Sobre la interpretación de Blachère se ha basado la bibliografía posterior. Aunque la embajada, en efecto, pretendía renovar las excelentes relaciones de paz y amistad entre omeyas y bizantinos, no se especifica en ningún momento que los cautivos andalusíes reintegrados a al-Andalus por la embajada procediesen de Córcega y Cerdeña, ya que en la fuente se menciona a las islas del mar, y, en ese momento, salvo Malta, Sicilia y las Baleares, todas las grandes islas del Mediterráneo se encontraban bajo soberanía bizantina.

Aparte de esto, tenemos que considerar la muy probable posibilidad de que, bajo la férula de al-Manṣūr, haya llegado alguna embajada de Bizancio de la cual no tenemos constancia sino por un par de líneas bastante genéricas en la obra de Ibn al-Kardabās (ver punto 20.1.3, final).

21.2).- Texto específico sobre la embajada.

El texto que aquí nos interesa recoger es el siguiente:

"Abd al-Malik había celebrado en Medinaceli la Fiesta del Sacrificio, cuando llegó hasta él un embajador rumí de Constantinopla, el cual le traía una misiva en la cual se decía que (el emperador Basilio II (976 – 1025 d.C)) deseaba seguir manteniendo relaciones con los reyes marwānīes, tal y como habían hecho sus antecesores. Le trajo un regalo y numerosos cautivos andalusíes capturados en todos los confines de las islas del mar. 'Abd al-Malik se alegró a causa de este acontecimiento. El mensaje que le envió estaba escrito en oro ¿de la propia mano del rey de los rumíes? y era muy hermoso. Sa'id mencionó este suceso en un poema que decía:

"Continúa la delicadeza del rey de Constantinopla hasta desbordarte a través de misivas, pidiendo en ellas tu amistad, evitando ante todo la guerra contigo; esta solicitud no puede ser desagradable a Dios" (Ibn Bassām, "Ḥajira...", IV, I, 1, 1981: 46).

En resumen, durante el año 397 H/1006 d.C se presentó esta embajada bizantina en al-Andalus, la cual se desplazó hasta Medinaceli para presentar una misiva y unos regalos al **†** *Ḥab* 'Abd al-Malik al-Muzaffar al-ʿImiri (393 -394 H/1002 d.C- 397-398 H/1008 d.C), quien a la sazón se aprestaba para una nueva campaña militar contra el duro y correoso Condado de

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Castilla, demasiado recio para ser digerido con facilidad por los musulmanes y que requería de una continuada *atención* por parte de los gobernantes cordobeses.

El texto conservado, lamentablemente, es muy parco. El motivo esencial de estas legaciones debía ser un secreto de estado sólo accesible a unos pocos funcionarios escogidos de la cancillería califal, y las noticias transmitidas, privadas de esa información, suelen reducirse al tópico palaciego y al canto de las pompas de la etiqueta. A nuestro parecer, teniendo en cuenta la situación imperante en el Mediterráneo, los intereses sostenidos por los bizantinos eran los siguientes:

1).- Liberar de la latente amenaza de incursiones marítimas andalusíes, no sólo las islas, sino también Calabria y Longobardia, bajo soberanía bizantina, mediante la firma de un nuevo tratado de paz y alianza. Parece que la actividad marítima de los andalusíes no dejaba de inquietar al emperador Basilio II, el cual no deseaba un quizá factible acercamiento entre físimos y omeyas en perjuicio de sus provincias ni las belicosas expediciones fomentadas por elementos incontrolados procedentes de las costas musulmanas y que ineluctablemente emproaban hacia sus posesiones. A este respecto, es interesante resaltar un texto de Conde –el cual debe someterse a todo género de precauciones, pues no indica fuente y nosotros no hemos podido verificar esta noticia- en el cual se señala una expedición andalusí contra Salerno, la cual terminó en fracaso, durante el año 396 H/1004 d.C (Conde, 1874, cap CIII: 137).

2).- Reafirmar el papel bizantino en la circulación del oro y el comercio del Mediterráneo. La ruptura de relaciones de los bizantinos con los fatimíes en el año 392 H/1001 d.C y el alzamiento

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

proomeya de Tripolitania, que se había iniciado durante el año 396/1005, eran motivos más que suficientes para despachar una embajada. Veamos cuales son los datos conservados:

a).- La ciudad de Trípoli rechazó en repetidas ocasiones la soberanía fūḥimí, cuya política financiera-imperialista gravaba pesadamente sus relaciones comerciales. Durante el año 300 H/912 d.C, la primera sublevación antifūḥimí de Trípoli había sido dirigida por elementos ʿawwara y Zanḥta (aliados de los omeyas en Occidente), los cuales pusieron al frente de los rebeldes a un quraysí, Muḥammad Ibn Isḥāq, conocido como Ibn al-Qarim (Dachraoui., 1981: 135). Así pues, podemos concluir que alzar marwānīs al poder para oponerlos a los imanes fūḥimīs era una vieja *tradición* en Trípoli de Libia.

Trípoli mantenía un intenso comercio con el Magrib y los bizantinos, tan vital para la ciudad que el servicio de remolque de los buques al interior del puerto era gratuito (Ibn ʿawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 66). Estos datos indican la presencia de relaciones comerciales firmes entre Trípoli y al-Andalus, a principios del siglo V H./XI d.C, pero cualquier duda que pudiera existir al respecto queda eliminada cuando se constata la presencia estable de mercaderes egipcios, iraqués y otros en Córdoba, bajo el gobierno de al-Muzaffar, gracias a un texto de Ibn ʿayyūn conservado por Ibn Bassām (Ibn Bassām, “*ʿAjira...*”, IV, I, 1981: 85).

Desde el año 392 H/1001 d.C, la ruptura de relaciones con el Imanato Fūḥimí provocó probablemente la ausencia de ciertas mercaderías (sedas, cristalería, y algunos tipos exquisitos de alimentos...) en el Imperio Bizantino, al mismo tiempo que Tripolitania y Alejandría sufrieron un desplome económico, agravado por su falta de contacto con Creta y

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

con la ruta de los oasis, a través de la cual circulaba el oro africano. Para superar la crisis, los notables debían reanudar sus relaciones con Bizancio. Y para ello eligieron alzar al poder a un omeya, pues sin duda estaban informados sobre las relaciones cordiales entre omeyas y bizantinos.

Por esta razón, en el año 396 H/1005 d.C, un omeya fue alzado como emir por los rebeldes tripolitanos durante el levantamiento antif^himí (Ibn Jald^hn, “*Peuples...*”, II, 1986: 438). A través de esta argucia parece evidente que los tripolitanos recababan la ayuda de los omeyas cordobeses, e intentaban restablecer, por medio de intermediarios andalusíes, su tráfico con Bizancio. En nuestra opinión, Basilio II, cuyos intereses se veían favorecidos, ofrecería inmediato apoyo, aunque encubierto, a la rebelión, y en este contexto despachó con urgencia hasta 'Abd al-Malik una embajada, que no dudó en desplazarse hasta Medinaceli desde Córdoba, despreciando la presencia en ella del califa, durante una festividad religiosa islámica de gran importancia y en vísperas de una nueva campaña militar 'hmirí.

Como la rebelión tripolitana no había sido zanjada por los f^himíes y se mantenía aún viva durante el año 400 H/1009 d.C, no es de extrañar, a nuestro parecer, que se constatare en Córdoba la presencia de una delegación de la ciudad rebelde, despachada por Fulful Ibn Sa'id Ibn Jizrun al-Zan^hti. Esta embajada reconoció al nuevo califa al-Mahd^h (400 H/1009 d.C-401 H/1010 d.C) y solicitó su ayuda en la lucha que sostenían contra B^hd^hs al-^hinh^hí (suzerano de los f^himíes) (Viguera, 1992: 160). La situación urgiría a los tripolitanos a impetrar el apoyo andalusí, pues al-Mu'izz Ibn Z^hr^h Ibn A^hyya, el cual gobernaba en Fez desde los

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

tiempos de al Muzaffar al-'Umiri, sin romper abiertamente con al-Andalus, había firmado una tregua con Ifriqiyya (Ibn al-Ja'fari, "Kitāb...", 1983: 106). Este acontecimiento significaba que el único canal redistribuidor de oro hacia Tripolitania, Ifriqiyya, derramaría al menos una parte creciente de sus recursos en Sicilia e Italia, curada en salud a través de unas relaciones amistosas con Occidente, y que la supervivencia comercial de Tripolitania quedaba reducida a la esperanza de entablar relaciones estables con al-Andalus, cuya influencia aún se hallaba bien arraigada en el Magrib, ya que el gobierno de Ifriqiyya habría cerrado el aflujo de oro hacia Cirenaica y Tripolitania, o al menos lo habría atenuado, ahogando su economía. Por lo que sabemos, el estallido de la alfitna andalusí parece haber abortado toda tentativa de ayuda.

3).- La embajada bizantina solicitaría a los omeyas, así mismo, la firma de un tratado de "no beligerancia" o, en el mejor de los casos, la apertura de un segundo frente contra los kalbés, suzeranos de los fīmīes en Sicilia, isla contra la cual el emperador bizantino planeaba una nueva expedición. Esta petición debió ser ignorada por al-Muzaffar, pues las relaciones comerciales entre al-Andalus y Sicilia parecen haber sido habituales al menos desde la segunda mitad del siglo IV H/X d.C, e incluso el gobierno 'Umiri parece haber albergado, siquiera puntualmente, vagas pretensiones sobre la gran isla. De hecho, así parece demostrarlo una intriga urdida por 'a'far Ibn Mu'ammad Ibn Abī-l-Usayn al-Kalbī, contemporáneo de al-Man'ūr Ibn Abī 'Umīr, la cual nos demuestra que durante ésta época era posible encontrar en la isla navíos de construcción andalusí y mercancías específicas de esta procedencia (Ibn al-Ja'fari, "Kitāb...", 1983: 88-89).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Probablemente, la intención bizantina consistía en acaparar la afluencia de oro africano a través de al-Andalus y mantener su posición en el comercio con Italia, preservando la amistad con los omeyas y definiendo las esferas de influencia. A medio plazo, se trataba de aislar diplomáticamente a Sicilia, pues Basilio II estaba preparando la invasión de esta isla poco antes de su muerte (Vasiliev, II, 1946: 387).

Sicilia y al-Andalus eran los centros de redistribución del oro sudanés hacia Europa (Lombard, 1980: 133). Si Basilio II hubiera obtenido la reintegración de la isla al Imperio Bizantino hubiera controlado, por alianza o dominación directa, todos los centros de redistribución del oro procedente del Africa subsahariana occidental, pues dominaba ya el comercio en el Próximo Oriente, a raíz de la conquista de Aleppo, Qoms y Saizar en el año 384 H/995 d.C (Diehl, 1924: 100). Pero Basilio II murió antes de poder acometer la conquista de Sicilia. Es probable que, despachando esta embajada, el emperador sondeara la posición que el califa omeya y su eximio *†@lib* habrían de tomar frente a la invasión de la isla, tal y como había ya sucedido durante la reconquista bizantina de Creta y Fraxinetum, y que además propusiera a los omeyas la apertura de un segundo frente contra los f@*imies y sus gobernadores en el Magrib mientras él desembarcaba en Sicilia.

Así pues, en nuestra opinión, el pasaje de Ibn Bass@m es muy interesante, y de él, en nuestra opinión, se deducen las líneas maestras de la política bizantina respecto a al-Andalus, que consistían en mantener al califato omeya como suministrador de metales y manufacturas preciosas y a la vez como potencial aliado. La embajada obtuvo probablemente, al menos en parte, los fines que se proponía, pues hasta el año 406 H/1015 d.C no se registran incursiones musulmanas en Cerdeña.

22).- La situación comercial andalusí entre el año 396 H/1005 d.C y el año 406 H/1015 d.C.

22.1).- Introducción.

Entre el año 392-393 H/1002 d.C y el 399 H/1008 d.C las relaciones bizantinas con los omeyas andalusíes parecen haber sido singularmente firmes y particularmente cordiales. En cambio, en el Magrib la posición omeya parece haber sido de pura fuerza, aún contando con el reconocimiento obtenido por el califato cordobés. Por esta razón, cuando se produce la usurpación del califato por 'Abd al-Raḥmān Sanchuelo en el año 399 H/1008 d.C, al-Andalus pierde el control de las rutas del oro sudanés, y las acuñaciones califales en oro desaparecen muy rápidamente. Parece que por esta razón, la plata va a ser entre los taifas el metal de acuñación para los intercambios de importancia, quedando el oro relegado a las acuñaciones de prestigio o conmemorativas, como veremos más adelante.

A nuestro entender, después de la quiebra de la dinastía omeya, en el año 399 H/1008 d.C, se abandonan los intereses estatales omeyas en Tripolitania, y los bizantinos y los fāṣimíes llegan de nuevo a las manos, revirtiendo el comercio de los primeros en beneficio del Levante andalusí. El periodo se cierra definitivamente en el año 416 H/1015 d.C, cuando se establece entre los taifas una durísima competencia por la penetración en los mercados comerciales y por el control de los metales preciosos.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

En el año 416 H/1015 d.C los bizantinos cortan por decreto imperial sus relaciones con los musulmanes (Shaban, II, 1980: 229), generándose un nuevo modelo de las relaciones mediterráneas, caracterizado por el declive de las áreas geohistóricas más importantes de Occidente entre los siglos II H./VIII d.C y V H./XI d.C (Bizancio y el Islam) en beneficio de las nacientes repúblicas comerciales italianas, los normandos y en menor medida los reinos cristianos del norte de España, mientras que durante el resto del siglo V H./XI d.C la dispersión y la rivalidad caracterizan las relaciones económicas andalusíes.

22.2).- Inflación, comercio y sociedad en al-Andalus (393 H/1002 d.C - 399 H/1008 d.C).

Aunque algunos cronistas, en particular durante el siglo IV H/X d.C, señalan la ligereza de las cargas impositivas en al-Andalus (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 107) y la baratura general de la vida en el Occidente musulmán (Al-Maqrīnī, “*As-San...*”, 1950: 41) es de hacer notar que no conocemos los paralelos con los cuales se comparaban los datos. En todo caso, durante el califato de ‘Abd al-Raḥmān III se recaudaban anualmente unos 5.000.000 de dinares, un tercio de los cuales se destinaban al erario, otro tercio al ejército y un tercer tercio a los gastos administrativos y de etiqueta (Ibn al-Kardabī, 1986: 82). Y además, es muy probable que debamos circunscribir estos datos a una parte concreta del siglo IV H/X d.C que se cierra con la subida al poder de los ‘Abīdīn, quienes no dudaron, como vimos, en aplicar impuestos ilegales.

El creciente peso específico del Ejército dentro de la sociedad andalusí se acrecentó

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

durante el gobierno de al-Manṣūr ibn Abī ‘Īmir, el cual no reparó en dádivas y beneficios a favor de las tropas, con el fin de atraerse su benevolencia (Ibn al-Kardabāṣ, 1986: 84, “*Dikr...*”, II, 1983: 190). Parece que, dadas las claras irregularidades jurídicas en las que se hallaba incurso el régimen ‘Īmirí, ni se podía desairar al Ejército ni tampoco aliviar la presión impositiva, pues la segunda era la base del bienestar del primero, máximo argumento de la falta de juridicidad de cualquier régimen político; por esta razón, al-Manṣūr favoreció al comercio y protegió a los comerciantes, pues éstos no sólo aportaban mercancías consideradas vitales por los potentados, sino que además constituían una fuente de ingresos para el Estado; por ejemplo, se ha conservado una anécdota en la cual un mercader pierde un bolsillo de zafiros a manos de un ave rapaz y el ‘Īmirí consigue que le sea reintegrado realizando una inquisición entre los pobladores de los aldeaños. Al mismo tiempo, esta anécdota deja entrever las ínfimas condiciones de vida del pueblo menudo, para el cual la simple compra de un asno era un hecho relevante pronto registrado por el vecindario (Al-Maqqarī; “*Nafḥ...*”, I, 1, 1967: 379-380).

Esta enrarecida situación debía estar arrojando los primeros saldos negativos cuando al-Muzaffar al-‘Īmirí fue encumbrado a la privacía del califa ‘Īsmīl II, pues la primera preocupación del primero fue rebajar las contribuciones en un sexto y perdonar los atrasos hasta la fecha de su llegada al poder (Ibn ‘Īṣḥāq, “*Bayān*”, III, 1993: 11). Aunque la anulación y la rebaja de las tasas impositivas son medidas cuasi preceptivas en esas circunstancias, en esa cultura y en esa época, ya se detectan algunas anomalías en la recaudación fiscal, pues una parte de la población se confesaba incapaz de hacer frente a las cargas pecuniarias exigidas por el Estado. Con esta medida al-Muzaffar se aseguraba el favor público y aliviaba la carga fiscal, que, probablemente, estaba creciendo fuertemente. No

obstante, la contrapartida redundaría en la reducción de las gratificaciones a los militares (Ibn ‘Iḥrāq, “*Bayan III*”, 1993: 12), lo cual no dejaba de ser harto peligroso y aventurado cuando la estabilidad del poder descansaba mayormente en esta casta.

Con el fin de mantener presta la maquinaria militar, trabajada al máximo en dos frentes de guerra (uno al Norte, en la propia Península, contra los cristianos, el otro allende el Estrecho, donde era necesario mantener una línea de prestigio muy gravosa y unas guarniciones extremadamente costosas) al-Muzaffar se vio obligado a prestar una atención extrema a los asuntos financieros -más concretamente a la obtención de recaudaciones-: como primera provisión entregó la carga de la administración fiscal a su visir al-Yaḥyā, que también lo había sido de su padre, pues éste *"era diestro y experto en materia de finanzas"*, y gozaba de toda la confianza de al-Muzaffar (Ibn ‘Iḥrāq, “*Bayḥn...*”, III, 1993: 31). Desgraciadamente, es muy factible que el servicio al Estado se hubiera convertido en una forma de enriquecerse, siendo ésta una actitud probablemente favorecida por el clan ‘Ḥmirī, que hacía vacilar el concepto de legitimidad, por lo cual este visir trabajaba tanto en servicio del Estado como del suyo propio, vigilando continuamente a sus servidores y acrecentando su propio peculio sin miramiento alguno (Ibn ‘Iḥrāq, “*Bayḥn...*”, III, 1993: 34). Es de suponer que las exacciones de esta casta recaían sin miramientos sobre el pueblo andalusí.

El concepto de legitimidad dinástica se hallaba harto degradado a principios del siglo V H/XI d.C, tanto que el propio al-Yaḥyā comenzó a intrigar en el seno del Ejército, quizá buscando labrar su propio poder, cuando la coyuntura se había trocado extremadamente delicada para los ‘Ḥmirīs, pues la campaña del año 397 H/1006 d.C fue, cuando menos, infructuosa

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

(Ibn ‘Iḥrāq, “*Bayān...*”, III, 1993: 20) y por primera vez en muchos años, los gastos no justificaron los beneficios. Probablemente, al-Muzaffar se sintió tan inseguro que la situación le incitó a ajusticiar a su visir y acallar así a los potenciales conjurados (Ibn ‘Iḥrāq, “*Bayān...*”, III, 1993: 36). De esta manera, además, el Tesoro se beneficiaba del inmenso patrimonio del condenado, de su familia y de sus servidores, pues todos los caudales y posibles del difunto fueron confiscados (Ibn ‘Iḥrāq, “*Bayān...*”, III, 1993: 40).

Así es como, a falta de una política financiera racional, se recuperó temporalmente el nivel de ingresos del Tesoro, sometido a una fuerte sangría por causa de los ingentes gastos militares y suntuarios. La situación era agravada por las imperfecciones del sistema contributivo, al cual los particulares tendían a defraudar. Al-Wanṣarī (s IX H/XV d.C) nos ha conservado una *fatwa* de al-Saraqṣṭī (m. 392 H/1002 d.C), cadí de Tortosa (Castejón Calderón, 1948: 138) en la cual se declara que es ilícito defraudar en la entrega de las tasas de compraventa al Fisco, puesto que mediante estas percepciones y otras percibidas en los mercados, el Estado puede garantizar el mantenimiento de las Fronteras y de la seguridad interior, dada la insuficiencia de recursos del Tesoro (Al-Wanṣarī, “*La pierre de touche des fetwas*”, I: 1940: 203-204).

La penuria de medios debió atormentar considerablemente a al-Muzaffar, cuya principal obsesión consistió en incrementar el Tesoro público y reducir los gastos, razón por la que fue alabado (Ibn ‘Iḥrāq, “*Bayān...*”, III, 1993: 40), es decir, deseaba tesaurizar, o, en otras palabras, reducir el gasto público y, en consecuencia, las emisiones monetarias en circulación.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

No obstante, el continuado y creciente gasto militar, que no siempre aportaba beneficios económicos, debió generar bastante inflación, debido al escaso margen de ahorro estatal y privado con las pocas posibilidades de recuperación de la masa monetaria en circulación por el Estado y las repetidas acuñaciones que los ‘Ġmiríes se veían obligados a realizar. El gasto no podía en consecuencia controlarse, sino sólo paliarse, a través de la multiplicación de acuñaciones estatales de creciente calidad, las cuales agravaban a medio plazo el problema.

Finalmente, la situación inflacionaria se agravaría, pues el oro norteafricano, que no era retenido en al-Andalus, se empleaba en el reparto de sumas y prebendas, en sufragar los crecientes gastos militares y en facilitar la rápida creación de fortunas especulativas entre los poderosos (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 111) y en consecuencia habían de crearse continuamente nuevas tasas impositivas que sangrasen periódicamente la codicia de los potentados, como las que veremos más adelante (véase punto 22.2.1).

El fenómeno contribuyó además a mantener altos los precios de las manufacturas y redundó en beneficio temporal de los artesanos, beneficiados, de momento, por las ingentes necesidades materiales del ejército ‘Ġmirí, cuya avidez era insaciable. No eran sólo los innumerables y costosísimos regalos o el dinero invertido en el Magrib: eran también las continuadas inversiones en personal. Al numeroso séquito aportado por cada príncipe berebere en al-Andalus, el cual a veces ascendía a 600 y 700 personas (Ibn al-Jaʿīb, “*Kitāb...*”, 1983: 104 y 131), el cual recibía subsidios del erario público y provocaba enojosos conflictos económicos, saldados a veces con la expulsión de los huéspedes (Ibn al-Jaʿīb, “*Kitāb...*”, 1983: 131-132) se sumaban los cuantiosos gastos de la lista militar, incrementados. Por ejemplo,

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
después de la derrota de Zayd Ibn 'Ayya, durante el año 388 H/998 d.C, 'Abd al-Malik b. 'Umir incorporó a su propio ejército a 2.000 magribíes que se alistaron en la caballería (Ibn al-Jayb, “Kitāb...”, 1983: 105).

A esos gastos en personal había que sumar los gastos en material. Por ejemplo, sólo entre los cuerpos pesados del ejército, para la campaña de Montmagastre en el año 393 H/1002 d.C, se repartieron 5.000 corazas, 5.000 sables y 5.000 lanzas (Ibn 'Iṣṣr, “Al-Bayān al-Mugrib”, III, 1998: 10). Los gastos debieron crecer enormemente; 'Abd al-Malik llegó a invertir enormes sumas en la creación de una flota fluvial para la campaña del año 398 H/1007 d.C (Ibn Bassām, “Ṭajirā...”, 1981, IV, I, 1:70), la cual, según Pérez de Urbel, estaba dirigida contra San Martín de Rubiales, “a la orilla derecha del Duero, entre Roa y Peñafiel” (Pérez de Urbel, 1970, III, 42-43). Estos gastos sólo podrían compensarse mediante campañas militares fructíferas y un absoluto control de la ruta del oro africano. Pero, ¿qué pasaría el día que ambos factores fallasen?

Pese a que los precios de la producción agraria debieron ascender también, como gran parte de la propiedad agraria se explotaba en régimen de latifundio (Ibn 'Awqāl, “Configuration...”, I, 1964: 110, e Ibn 'Azam al-Andalusī, “Rasā'il...”, IV, 1981: 200), las condiciones de vida campesinas no experimentaron mejorías sensibles. Parece que la población rural escapó a las ciudades, donde sin medios ni posibilidades de satisfacer sus aspiraciones, desempeñó actividades de ínfima categoría, como la de acarrear estiércol, que ni siquiera permitían comprar un asno, como queda reflejado en una anécdota relacionada con al-Manṣūr Ibn Abī 'Umir (al-Maqqarī, “Nafīṣ...”, 1967, I, 1: 379-380), ya mencionada en otro lugar,

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

según la cual la fortuna de un pobre hombre era enorme y podía levantar sospechas si podía adquirir repentinamente un jumento.

Esta masa de desheredados intentaría enriquecerse también enrolándose en las fuerzas militares ‘Ġmiríes que partían en continuas algazúas, como voluntarios de la fe, con la esperanza de beneficiarse del posible botín, pues al beneficio material se unían las pretendidas ventajas espirituales. Desde luego, su valor militar era escaso, si no nulo, pues carecían de la preparación y del temple necesarios, desbandándose a la primera ocasión comprometida. Esta es probablemente la causa por la cual, cuando durante el año 400 H/1009 d.C fue entronizado Muḥammad Ibn ‘Ġm al-Mahdī bi-l-Allāh como nuevo califa, del ejército de ‘Abd al-Raḥmān Sanchuelo, cuya prosperidad se había esfumado, los voluntarios fuesen los primeros en esfumarse (al-Maqqarī, “*Nafh...*”, I, 1, 1967: 402).

En definitiva, parece que se había creado una sociedad desequilibrada, en la cual un pequeño sector muy rico se contraponía a un enorme conjunto de individuos sin más medios ni más lealtad que aquellos que fuesen pagados por los estipendios del mejor postor, donde el comercio a gran escala era una actividad reservada a los poderosos, pues requería un alto nivel de inversiones y especialización. A esta situación social tan delicada se unía un grave problema de origen jurídico-político: los ‘Ġmiríes habían usurpado el poder sin importarles que su gobierno fuera írrito jurídicamente, no parando en barras ante ningún obstáculo, según las enseñanzas de la escuela fundada por Ibn Abī ‘Ġmir, al-Manḥūr. Por de más, la economía andalusí, reducida al papel de correa transmisora de oro a Occidente y Bizancio, dependía más y más de un pleno control sobre el Magrib, comprometiendo todos sus esfuerzos y cuidados en una tarea que se dilataba sin cesar.

Los ‘Āmiríes incurrieron así en una gravísima contradicción. Por un lado, no podían gravar fiscalmente a los poderosos sin atacar a su propio clan, del cual dependían; pero, por otro, se veían forzados, para paliar la sangría de oro y mantener el espejismo de prosperidad general, a garantizar el flujo abundante de oro entre el Magrib y al-Andalus. Así pues, se obligaban a incrementar aún más la presión fiscal y el presupuesto militar, para mantener su posición en el Magrib Extremo.

En conclusión, para sufragar el continuo y creciente esfuerzo militar los amiríes lograron un compromiso momentáneo recurriendo a las exacciones puntuales sobre el clan de los omeyas y sus allegados, incrementaron el intervencionismo económico-político sobre el Norte de Africa y comenzaron a incrementar las tasas impositivas, que pesaban casi en exclusiva sobre los pequeños artesanos y comerciantes; éstos sólo podían mantener su nivel de vida a través del tráfico con los beneficios obtenidos en las campañas militares. Sin embargo, el proceso completo se agravaba en proporción directa con el crecimiento de la presión fiscal y la inflación.

Las primeras huellas de esta actitud pueden rastrearse, en nuestra opinión, desde la llegada al poder del primer ‘Āmirí, por lo que las primeras consecuencias de esta postura son pronto perceptibles. Veámoslo: para atraerse a las tropas, conscientes de la ilegalidad del poder ‘Āmirí, al-Manṣūr Ibn Abī ‘Āmir comenzó a repartir estipendios entre ellas Ibn al-

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Kardab[▲]s, 1986: 84), muy generosamente (“*Dikr...*”, II, 1983: 190). El problema radica en que esta riqueza procedía del Magrib, por lo cual el estado andalusí se implicaba más y más cada día en la región; pero además, del oro procedente del Magrib dependía la prosperidad de la oligarquía andalusí; si se controlaban los canales del oro, se controlaba a los poderosos de Córdoba, representando este hecho la necesidad de inmiscuirse en la zona, para al-Man[●] [▲]r. En esta causa radica la debilidad del régimen ‘[◻]mirí: al-Man[●] [▲]r, pues posiblemente para erradicar en lo sucesivo levantamientos como el que implicó la instalación del régimen ‘[◻]mirí en Fez, se hizo jurar personalmente lealtad por las principales cábilas del país africano, como los Masmuda (“*Dikr ...*”, II, 1983: 192) y obtuvo que se le invocase en la propia Si[◻]ilm[◻]sa y en el país de Dar’a, del cual procedía el oro (“*Dikr...*”, II, 1983: 188).

No contento con las susodichas medidas, al-Man[●] [▲]r Ibn Ab⁺ ‘[◻]mir quiso asegurarse el control del Estrecho, por lo que, poco antes de su muerte, había comenzado a edificar una ciudad sobre el Yabal al-Mina, un monte cercano a Ceuta, cuya población habría de trasladarse a la nueva fundación obligatoriamente. Mas, como la Hija de la Noche y señora del Tártaro le sorprendió en plena realización de sus designios, la nueva fundación quedó abandonada sin haberse llegado a terminar jamás la obra (Al Idr⁺s⁺, “*Description...*”, 1866: 200). Para propiciarse a las clases humildes y evitar su completa pauperización, también concedió privilegios al pueblo, que se sumó incondicionalmente a su causa (Al-Kardab[▲]s, 1986: 84).

La consecuencia de estas acciones fue pronto perceptible: comenzó por una multiplicación de los impuestos, la recaudación de algunos de los cuales, como las alcabalas, estaba destinada al sostenimiento de las estructuras militares de la Frontera (Al-Wan^{*}aris⁺,

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

“*La pierre ...*”, I, 203-204). La alta presión fiscal, que no obedecía a ningún criterio de contención o tesaurización, sino que agravaba la situación al reinvertirse en el esfuerzo militar (principal causa del gasto público) contribuyó a aumentar la inflación, y por tanto la pauperización de la sociedad. Como única vía de escape, los contribuyentes optaron por el fraude fiscal, aún a costa de poner en peligro la defensa del país (véde nota anterior). Y sobre todo, la creciente enemiga popular al régimen ‘Umayyad concitó la identificación de los intereses del clan omeya con los del pueblo menudo y la aristocracia intelectual urbanas, tal y como se verá a lo largo de la alfetna.

En definitiva, la estabilidad del propio régimen ‘Umayyad y la contención de los cristianos habían pasado a depender por completo del oro proveniente del Norte de Africa, obtenido sea directamente, sea en forma de tributos, tanto en lo referente a los recursos humanos como a los financieros. Lo malo es que, cuanto más oro se invertía en la defensa del califato, más metal acuñado, y de mejor ley, se ponía en circulación, empeorando la inflación. Veamos la situación en detalle.

22.2.1).- Al-Andalus, las dificultades económicas derivadas del gasto militar y el abastecimiento de oro norteafricano (396 H/1005 d.C - 400 H/1009 d.C).

Cuando murió Al-Manṣūr Ibn Abī ‘Umayr (393 H/1002 d.C), fue sucedido por su hijo

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

‘Abd al-Malik al-Muzaffar, el cual no se caracterizaba ni por su firmeza ni por su devoción religiosa, teniendo serias dificultades para mantenerse en el poder (Ibn al-Kardabī, 1986: 88).

La situación era tanto más peligrosa en el Magrib, algunas de cuyas más prominentes cábilas se encontraban ligadas por juramentos personales a la causa ‘imiri y sólo secundariamente a los califas omeyas: como hemos visto, los Masmuda prestaron un juramento personal a Al-Manṣūr en el año 375 H/985-986 d.C (“*Dikr ...*”, II, 1983: 192). Mientras tanto, los zanāṭīes enviaban tributos que confirmaban la soberanía ‘imiri, recompensados con generosos regalos procedentes del peculio omeya, trocando en legendaria la liberalidad de Ibn Abī ‘Imir, como sucedió con el presente ofrecido al zanāṭī Zayd ibn ‘Aṣīyya al-Magrīwī en el año 381 H / 991 d.C (Ibn al-Jaṣīb, “*Kitāb...*”, 1983: 104).

El control del Magrib se hizo más riguroso porque al-Muzaffar se vio forzado a incrementar enormemente sus gastos militares: en el año 388 H /988 d.C, después de haber derrotado a Zayd ibn Zayd ibn ‘Aṣīyya, por ejemplo, incorporó a sus 5.000 soldados y oficiales a 2.000 efectivos de caballería magrīwī (Ibn al-Jaṣīb, “*Kitāb...*”, 1983: 105), a los que es de suponer que no vacilaría en pagar generosamente en lo sucesivo. La situación no se corrigió, a tenor de lo que sabemos, pues en el año 398 H/1007-1008 d.C, al-Muzaffar construyó una flota para llevar a cabo su algazúa contra Castilla, no escatimando ni él ni sus servidores ningún dinero en este menester (Ibn Bassām, “*‘Ajira...*”, IV, I, 1981: 70). Y este es sólo, como hemos ido viendo, uno de sus muchos gastos.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

A los dispendios ocasionados por el abastecimiento de pertrechos se sumó la necesidad de estipendar a las tropas beréberes, cuyo número fue en aumento proporcional a las crecientes dificultades planteadas por los reinos cristianos, contra los cuales no podía cesar ya de haber algazúas, pues a la atracción ejercida por la obtención de botín se sumaban las justificaciones religiosas, las cuales, aún así, eran incapaces de soslayar la falta de legitimidad del gobierno. El oro africano y los botines alimentaron la afluencia de beréberes a al-Andalus e incrementaron las defecciones en el bando fīmi, que había aflojado su presión sobre Ifriqiyya y el Magrib desde su instalación en Egipto: en el año 399 H/999 d.C, algunos miembros del tronco *ʿinhānī* se pasaron a los omeyas, como Zuhayr Ibn Zayd al-ʿinhānī, el cual volvería a Africa durante el año 410 H/1019 d.C (Ibn ʿIṣṣār, "al-Bayān...", II, 1901: 401), por razones que veremos más adelante.

La permanencia en al-Andalus de los clanes bereberes debía ser muy gravosa para el fisco omeya; tanto que, como vimos, podía provocar altercados y desavenencias entre los omeyas cordobeses y sus huéspedes, ya en fecha tan relativamente temprana como el año 365 H / 975 d.C (Ibn al-Jaʿfar, "Kitāb...", 1983: 131-132). Parece verosímil pensar que la creciente resistencia ofrecida por los cristianos y el empobrecimiento de sus tierras debido a las incesantes algazúas se encontraba en proporción directa con la insignificancia de los botines. La consecuencia fue sin duda que se acusase con más rigor el excesivo costo del aparato militar.

Para colmo los emolumentos de los mandos militares estaban siendo afectados por la

inflación: las consecuencias deberían ser evidentes. Desde luego, sea como fuere, los principales caudillos del Ejército no obtenían de al-Muzaffar todo el oro que necesitaban. Por ejemplo, los 15.000 dinares repartidos como fondo de costas entre los mandos beréberes para sufragar la campaña de Montmagastre fueron causa de profundo descontento para una parte de ellos, (Ibn ‘Iḥṣān, "Bayḥān...", III, 1993: 13) quizá porque la cifra fue considerada ridícula. Es posible también que el gasto militar fuera inferior a la ganancia obtenida a un alto precio.

La situación en su conjunto tendió a erosionarse. Si hubiera habido un remanente suficiente de oro, es lógico que éste hubiera permitido no aumentar así mismo las tasas fiscales, como estaba sucediendo desde antes del año 395 H/1004 d.C, cuando comenzaron a arbitrarse medidas impositivas de dudosa legalidad sobre el comercio ejercido en los zocos, con el fin de obtener numerario con el que sostener la estructura militar, como la ya mencionada *fatua* de al-Saraqustī.

Quizá a través de este arbitrio al-Muzaffar pensaba obtener los recursos necesarios para adaptar una institución romana mejorada por los bizantinos: los campesinos soldados. Cuando acometió la campaña de Montmagastre contra el condado de Barcelona (año 393 H/1003-1004 d.C), intentó repoblar con soldados musulmanes la tierra conquistada, asignando a quien deseara quedarse casa, tierra, y dos dinares al mes (Ibn ‘Iḥṣān, "Bayḥān...", III, 1993: 15). Es de hacer notar que el pago se realizaba en oro, por lo que, en definitiva, el triunfo de la medida dependía de la abundancia de este metal, cuyo abastecimiento dependía del dominio del Magrib.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

A causa de las necesidades militares y comerciales andalusíes, una de las principales preocupaciones de al-Muzaffar fue garantizar su soberanía en el Magrib. Recién nombrado **Yusuf Ibn Zaydan** (393 H/1002 d.C), despachó a Ma'as Ibn Zaydan, jefe de los Magribíes, al Magrib, donde éste último se mantuvo hasta la muerte del primero (Al-Maqqarí, "Nafih...", I, 1, 1967: 399). Se registran acuñaciones realizadas a nombre de al-Muzaffar en Fez (Vives y Escudero, 1896, XXI) hasta el año 398 H/1007-1008 d.C. Sin embargo, la soberanía no se ejerció sin problemas; al-Muzaffar se vio forzado a combatir sin tregua contra al-Mu'izz Ibn Zaydan al-Maghribi, que moriría en el año 416 H/1025 d.C (Ibn 'Arabshah, "Al-Bayhaqi...", II, 1901: 375).

22.2.2.)- El empeoramiento de las condiciones exteriores (393 H/1002 d.C - 407 H/1015 d.C).

A este tenso panorama exterior, se suman una serie de acontecimientos que, a medio plazo, van a perjudicar de manera irreversible la posición andalusí. En nuestra opinión, estos sucesos se inician entre el año 393 H/1005 d.C y el año 407 H/1015 d.C, cuando se abre un nuevo periodo de sorda hostilidad económica entre fátimíes y bizantinos, apenas disimulado por algunos momentos de distensión y acercamiento propiciados por una cierta necesidad meramente político-diplomática. Este hecho tuvo dos consecuencias fundamentales: una, el ascenso momentáneo a potencia económica mediterránea de los zayyaníes. Otra, la ruptura de las relaciones comerciales bizantinas con todos los estados musulmanes. Los reinos de taifas andalusíes, que se fueron formando rápidamente después del año 399 H/1008 d.C, se vieron así privados de la participación en el mercado italiano

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
desde el año 407 H/1015 d.C.

Al final de este periodo, se ha consolidado la nueva situación internacional, marcada por el declive comercial islámico y el ascenso de las repúblicas italianas, pues en años posteriores al 407 H/1015 d.C, Bizancio pasó también a ser una potencia secundaria que perdió territorios clave comercialmente. También, como resultado de los hechos acaecidos durante el año 407 H/1015 d.C, en al-Andalus se consolida el nuevo género de relaciones internas y externas.

Mientras tanto, en el Mediterráneo central y oriental, los fūḥimīes perdieron casi inmediatamente el control de las rutas del oro sudanés, como parece demostrar que ya en el año 365 H/975 d.C, los zūrīes prestasen a los imanes fūḥimīes gran cantidad de dinero; en el año 377 H/983 d.C, obtuvieron la provincia tripolitana (Shaban, II, 1980: 218) y en el 403 H/1012 d.C los qutūmīes (relacionados clánicamente con ellos) alcanzaban las más esclarecidas dignidades y grande prez en el interior del régimen fūḥimī: por ejemplo, Abū-l-Ḥasan ‘Alī Ibn Ya’far Ibn Falḥ al-Qutūmī fue grandemente ensalzado por encima de sus contemporáneos al otorgársele el título de *Qutb al-Dawla* (Al-Maqrizī, “*Itt’ia* *...”, II, 1971: 93). El nādīr de esta política se alcanzó durante el mismo año, cuando el imán al-Ḥakīm (386 H/996 d.C – 412-413 H/1021 d.C) envió a un legado de su confianza, Ibn Abū Qudayna, a Ifrīqiyya, con la misión de confirmar a su emir, Nūr al-Dawla Abū Munad al-Zūrī, en el gobierno de esta provincia, engrandeciendo la misma al añadir a sus términos, por decreto, la ciudad de Barqa y su alfoz, que estaban emplazados en la provincia de

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Cirenaica y sumando a este mensaje un espléndido presente dirigido a Nuh al-Dawla (Al-Maqrizī, “*Itt’ia*...”, II, 1971: 94-95). Más abajo veremos cuales fueron las causas de esta actitud físimí.

¿Cómo se había llegado a esta situación, que postergaba a Trípoli de Libia a favor de Barqa?. En nuestra opinión, al parecer, durante los años previos a este nombramiento, la situación económica de las ciudades costeras sometidas a la jurisdicción del gobierno físimí habría empeorado, principalmente a causa a causa de la dura fiscalidad impuesta desde El Cairo y de la cesación del tráfico bizantino en estos puertos. En algunos puertos muy caracterizados y destacados, como Trípoli de Libia, que como vimos en páginas anteriores, era una ciudad muy rica (a juzgar por las multas impuestas a esta ciudad por los físimíes con ocasión de sus esporádicos levantamientos) la situación debió trocarse excesivamente delicada. Como la urbe fue sometida directamente a la autoridad del Imán en algún momento antes del año 370 H/ 980 d.C, desgajando su jurisdicción de la de Ifriqiyya (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 65), y sostenía desde el siglo IV H /X d.C un intenso comercio con Bizancio y al-Andalus (Ibn ʿAwqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 65) se había generado un motivo de doble descontento: por un lado, el peso de la dura fiscalidad físimí, por el otro, la paralización del comercio con los bizantinos y la disminución del flujo de intercambios con los andalusíes, sumidos en una espiral de desequilibrio político interno.

Probablemente para reconducir el caudal de oro que discurría hacia Ifriqiyya a sus propios dominios directos y con el fin de eliminar la causa de las insurrecciones tripolitanas

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

que se derivaban de las dificultades que la escasez de oro aparejaba al comercio, el imán al-‘Az+z unificó las provincias de Ifr+qiyya y Trípoli de Libia durante el año 367 H/978 d.C. Esta unificación, no obstante, se legalizó como una solución temporal (Ibn ‘I+r+, “*Al-Bayʿn al-Mugrib*”, I, 1998: 230).

En nuestra opinión, la fuerza de los acontecimientos no tardaría en consolidar como permanente dicha resolución temporal, debido a que la ruta del oro senegalés occidental se dirigiría en lo sucesivo hacia Ifr+qiyya, territorio que se había convertido en un centro redistribuidor de oro hacia Italia y Africa; en este último caso, los z+ríes recibirían a cambio las mercancías bizantinas que Trípoli de Libia obtenía del comercio, pues sus relaciones con Bizancio eran muy profundas, a pesar de que el acceso marítimo al Golfo de las Sirtes era muy peligroso, como ya puso de relieve Salustio al hablar de Leptis Magna, cercana a Trípoli pero al Este:

“... *“Existen, al extremo de Africa, dos golfos de desigual tamaño, pero de similar naturaleza: muy profundos cerca de la costa, el resto de su extensión, al albur de las circunstancias y de las galernas, presentan esparcidos acá y acullá, ya sea remolinos en extremo peligrosos, ya bancos de arena en continua mudanza. Cuando la mar se cruje y pica y los vientos crean turbulencias en su superficie, las olas arrastran o bien gran cantidad de espesísimo légamo, o bien arena, o bien incluso inmensos pedazos de roca, variando grandemente el aspecto de los lugares a causa de los tremendos vientos...”* (Salustio, “*Guerra de Jugurta*”: LXXVIII)

La situación del puerto de Trípoli no mejoraba en nada la situación, pues:

“... Cuando los barcos arriban a este puerto (Trípoli) se encuentran sometidos a los vientos de través, los cuales causan violentos remolinos, a causa de la situación expuesta del puerto, de tal manera que es difícil echar el ancla...” (Ibn ʿAwqal, “Configuration...” I, 1964: 66).

Sometidos a unas condiciones naturales adversas y progresivamente alejados de la Corte Egipcia, esporádicamente enfrentada a los bizantinos, los tripolitanos se habrían sentido escasamente compensados, al parecer, por la supresión de los impuestos ilegales que progresivamente habían gravado la navegación sobre las costas (*muqʿas*) promulgada por el imán al-ʿIḥkim (al-Maqrizī, “Ittiʿa...”, II, 1971: 93) y además les perjudicaría la ruptura de relaciones con los bizantinos, fomentada a través de las draconianas medidas impuestas a los cristianos egipcios (al-Maqrizī, “Ittiʿa...”, II, 1971: 93 y ss), algunas de las cuales, como la prohibición de navegar por el Nilo en compañía de musulmanes, tenían un claro cariz comercial. Por estas razones, en nuestra opinión, la oligarquía de Trípoli de Libia se inclinó hacia la revuelta y osaría desafiar finalmente al imán al-ʿIḥkim; los tripolitanos, utilizando datos políticos y económicos más propios de la centuria anterior que del siglo V H/XI d.C., - pues sus conjeturas se basaban aún en la existencia de un Califato Occidental al que presumían extraordinariamente sólido- apelaron indirectamente al Califato Cordobés, intentando reabrir el flujo del oro sudanés hasta Tripolitania a través de al-Andalus, en cuya capital fue recibida una embajada de esa procedencia (400 H/1009 d.C) (Viguera, 1992: 160) y desplazando a su favor las rutas transaharianas, desligándose de paso de la molesta coyunda que les ataba a los zʿīrīs y dejándoles manos libres tanto en el Este como en el Oeste.

La situación se tornó tan sombría en Tripolitania y Cirenaica, e incluso en el conjunto del imperio fūḥimī, donde los rumores y los desordenes ya no sólo se incubaban, sino que estaban eclosionando (al-Maqrīzī, *Itt'ia* *...”, II, 1971: 93) que Abu 'Alī al-Manṣūr al-Ḥakīm (386 H/996 d.C - 412 H/1021 d.C) se vería forzado a acordar una paz con los zūrīes, en virtud de la cual les fue cedida Cirenaica, provincia contigua a Tripolitania, en el 403 H/1012 d.C (al-Maqrīzī, *Itti'at al-Junaf*...”, II, 1971: 99), con la esperanza probable, por parte de los fūḥimīes, de que unas relaciones amistosas con Ifrīqiyya se trocarían en garantía de abastecimiento regular de oro.

En nuestra opinión, los zūrīes ocuparían el vacío creado por la ausencia de nuevas remesas de oro acuñado andalusí en el mercado oriental, desde el año 399 H/1008 d.C, poniendo en juego los recursos auríferos que extraían de la ruta del oro. El papel económico de los andalusíes en Libia sería asumido por los zūrīes, a la par que Tripolitania y Cirenaica restablecían su comercio con Bizancio y Africa, en detrimento de la soberanía política y económica fūḥimī, pues los fūḥimīes apenas habían representado en esta crisis un factor de arbitraje. El imanato fūḥimī habría de resignarse a perder el control directo sobre el oro del Magrib a manos de los zūrīes, cuyo poder se había consolidado en La Gran Ruta que desde el Norte de Africa conducía a Egipto.

Da la impresión de que, previamente a los acontecimientos narrados, el imán al-Ḥakīm intentase recuperar su papel preponderante enseñoreándose del comercio en el Próximo Oriente y así atraer hacia Egipto los beneficios del oro; si es así, sólo cosecharía un

rotundo fracaso. Para culminar sus designios precisaba expulsar a los bizantinos de la región, y para lograrlo, en el año 401 H/1010 d.C inició la persecución contra la iglesia melkita (aquella que en Egipto mantuvo la unidad espiritual con Bizancio, manteniendo un obispo y un patriarca y el monasterio de Santa Catalina, entre otros (Dick, 1965: 85-86)) y destruyó la iglesia del Santo Sepulcro de Jerusalén (Shaban, II, 1980: 228). Las medidas dirigidas a mortificar a los cristianos se multiplicaron y se incrementaron en su dureza; algunas, como la obligación de vestirse de determinada guisa y portar cruces de gran tamaño agredían a su honor, pero otras atacaban directamente a sus medios de vida: se les prohibía arrendar cualquier tipo de animal de silla a los musulmanes, poseer esclavos o esclavas, e incluso se les prohibió navegar por el Nilo si el viaje se hacía en compañía de musulmanes y de manera práctica se les impedía el tener incluso sillas de montar, ya que se les obligaría a tallarlas en madera del país, que no podía ser sino la acacia, demasiado blanda como para aguantar este tipo de trabajos. Muchos de los cristianos cuyo espíritu se hallaba peor templado se pasaron al Islam, y, cuando esto se hubo conseguido, comenzó el ataque contra las iglesias, a las que se despojó de sus bienes de manos muertas, de las donaciones e incluso de los Sagrados Vasos, para finalmente ordenarse su demolición (Al-Maqrizī, “*Itt’ia* ✱...”, II, 1971: 93 y ss.). Este fue pues el tiempo de la adversidad. Por supuesto, era inevitable que el emperador de Bizancio tomase cartas en el asunto.

Palestina, que ya estaba resultando muy perjudicada por la ruptura de relaciones comerciales con Trípoli, que seguía en rebeldía, no podía prescindir de sus corresponsales bizantinos, y se alzó en armas, escapando al control fūṭūḥimī (403 H/1012 d.C). Basilio II, además, prohibió todo comercio con los musulmanes (Maier, 1982: 212). Para Shaban, la

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

crisóbula imperial prohibía el comercio con los fūḥimíes y restringía el resto de las transacciones a Aleppo, (Shaban, II, 1980: 229), que era una ciudad vasalla del Imperio (Vasiliev, I, 1946: 385), tal y como vimos con anterioridad; los detalles de este pacto de vasallaje se encuentran en Ibn Ḥawqal (Ibn Ḥawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 174-175) y ya los describimos en páginas anteriores.

Es muy factible que las consecuencias fueran desastrosas para los fūḥimíes, que perdieron de un golpe su comercio en Oriente Próximo y en Africa del Norte, donde una parte de la confederación zāḥrī, al hacer estadillo de la situación, decidió deshacerse de la carga ḥāḥī y volvió al sunnismo, rechazando por primera vez la soberanía de los imanes fūḥimíes (406-407 H/1015-1016 d.C) (Ibn al ‘Aḥḥar, “*Al-Kḥmil fḥ Tḥrij*”, IX, 86), dilatándose la guerra civil entre los zāḥrīs; afortunadamente para los fūḥimíes, éstos siguieron manteniendo la soberanía sobre Ifrḥqiyya, pues al-Mu’izz Ibn Bḥdḥs recibió la investidura de sus manos en el año 406 H/1016 d.C, aunque este dominio era precario, rompiéndose finalmente en el año 441 H /1049 d.C (Ibn al-Jaḥḥb, “*Kitḥb...*”, 1983: 53), situada por al-Maqrizḥ en el año 435 H/1043 d.C (al-Maqrizḥ, “*Itt’ia ḥ...*”, II, 1971: 191).

Al parecer, los fūḥimíes no pudieron impedir el declive económico durante la última etapa de gobierno de al-ḥḥkim, perdiendo sus contactos económicos con Occidente, ya que mientras Ifrḥqiyya sólo se hallaba precariamente ligada a El Cairo, la situación era peor en Sicilia, isla que se distanció progresivamente de la soberanía egipcia y a la cual dejaron de afluir los refuerzos musulmanes (Ibn al-Jaḥḥb, “*Kitḥb*”, 1983: 90), al mismo tiempo que

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

los esfuerzos bizantinos por recuperarla no cesaron sino en vísperas de la muerte de Basilio II (416 H/1025 d.C), el cual aprestaba las tropas necesarias para esta empresa cuando fue requerido a comparecer ante el más excelso de los Tribunales, a los 70 años de edad y 50 de reinado (*Skillitzes Matritensis*, I, 1965: 186). Las incesantes aceifas africanas sobre Calabria y Longobardia (Vasiliev, I, 1946: 387), que no tenían mayor alcance que el de obtener algunos beneficios ilícitos sobre las rutas de comercio de Italia, no podían compensar esta situación en declive. Debemos considerar la importancia de Sicilia, pues en ella estaban enclavados los mejores yacimientos de azufre amarillo y petróleo bituminoso del Mediterráneo, - indispensable para tantos procesos preindustriales- y explotados con gran provecho (Ibn al-*Ḥaytham*, "Kitāb *Ḥilāt al-sim*...", 1971: 183) por lo cual, enseñorearse de ella o perderla influiría seriamente en la economía del Estado afectado.

Mientras tanto, en Oriente, los asuntos no marchaban mejor para los *fāṭimīyās*, pues a merced del tratado de paz firmado entre ellos y los bizantinos en el año 392 H/1001 d.C, que obligaba a ambas partes por espacio de diez años (Maier, 1985: 212) Basilio II consiguió consolidar las bases del imperio bizantino: para recuperar el patrimonio del Estado, asediado por la insaciable codicia de los poderosos, procedió a una serie de confiscaciones puntuales sobre la oligarquía; limitó además los incrementos patrimoniales de la Iglesia y los gastos públicos, pero aparte redujo las dimensiones de la administración. A raíz de estas medidas, el emperador aumentó la renta del Tesoro en casi 200.000 talentos (Maier, 1985: 210-211). Las exasperantes medidas de *al-ḥakīm* contra los cristianos colmaron la paciencia del emperador Basilio II, el cual, como acabamos de ver, prohibió el comercio con los musulmanes, prohibición que Maier opina era absoluta y abarcaba todas las extensiones del Imperio Romano de Oriente (Maier,

1985: 212). Luego procedió a anexionar Armenia, apoderándose de las rutas comerciales del Cáucaso y participando directamente en el Medio Oriente; estas favorables circunstancias propiciaron el auge del Imperio Bizantino, hasta tal punto que, como vimos, en el año 416 H/1025 d.C este emperador estaba preparando la reconquista de Sicilia, lo que le hubiera permitido controlar la redistribución del oro sudanés desde su partida en Trípoli y en Sicilia. No obstante, desde el pináculo de su gloria, el imperio bizantino iba a declinar rápidamente, a causa de una serie de circunstancias inesperadas.

23).- La fitna andalusí, la inflación y los intereses comerciales del Occidente islámico entre los años 399 H/1008 d.C y 409 H/1018 d.C.

23.1).- Las fuentes antiguas y modernas.

Como durante gran parte de la historia islámica, debemos escudriñar entre diversos tipos de escritos: crónicas, colecciones biográficas, obras geográficas, colecciones de *fatwas* y formularios notariales. Las dos primeras no nos ofrecen directamente datos económicos, pero arrojan una gran cantidad de información que, bien tejida, compone un completo tapiz.

No parecen haber restado obras geográficas que hayan sido escritas durante el periodo de la alfetna, aunque poseemos algunos datos conservados en obras muy posteriores, y, sobre todo, las vías comerciales que se detallan son, sino las mismas, sí muy semejantes. Los datos geográficos, durante la alfetna, son determinantes.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Las *fatwas* y los formularios notariales ofrecen una cantidad de información no desdeñable, pero con un punto de vista eminentemente jurídico. Es decir, que, directamente, las fuentes islámicas apenas nos dan algún que otro dato económico aislado, que suele reducirse a sumas conservadas por su cuantía o tráfico de manufacturas y producciones agrarias, sin precisar la cantidad ni las fechas ni otros detalles.

En lo tocante a la narración de los acontecimientos acaecidos en al-Andalus entre el año 399 H/1008 d.C y 423 H/1031 d.C, sucede que los cronistas musulmanes contemporáneos a los mismos, proceden en su mayoría de sectores sociales muy acomodados relacionados con la aristocracia comercial y fundiaria *marwānī*, y en sus obras se expone el punto de vista de este grupo.

Dado el carácter esencialmente narrativo de las fuentes, sólo se pueden intuir las verdaderas motivaciones de algunos protagonistas de la alfetna. Otro problema es que las fuentes originales del periodo son muy escasas, y se han venido repitiendo las mismas versiones en cronistas separados por siglos. Hasta cierto punto, parece haberse elaborado una visión deformada, aislada del contexto exterior, centrada en torno a Córdoba. Cuando los datos ofrecidos no encajaban con el producto final, se daban de lado o se incurría en flagrantes contradicciones.

¿Cómo es posible que uno de los estados más poderosos y mejor organizados del

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Mediterráneo, que una dinastía que durante más de 250 años había reinado sin que surgiesen aspirantes contrarios a su poder de verdadero empaque, se diluya y se suma en la nada después de apenas 21 años de guerra civil?. Se ha recurrido con énfasis a achacar las causas de la alfetna a hipotéticos factores de "*odio racial*", cuyos enunciados principales se encuentran en la fuente más completa y casi contemporánea de los hechos, que es Ibn ʿayyūn.

Pero se ha olvidado con harta frecuencia que "eslavos", "andalusíes" y "beréberes" no eran grupos homogéneos y estancos, y que, con harta frecuencia, guerreaban o se aliaban entre sí, ya fuera impulsados o no por la propia dinastía omeya, e incluso trocándose en aliados y enemigos, alternativamente, según las conveniencias del momento. Por esta razón, la relación de los acontecimientos se reduce a una anodina descripción de los mismos.

Pero la realidad histórica es mucho más compleja y proteica de lo que se desprende en estas interpretaciones. No vamos a empeñarnos en demostrar ahora que la alfetna se motivó sólo a causa de factores económicos, ni mucho menos, pero sí opinamos que la situación económica influyó enormemente en el desarrollo y culminación de los hechos, y eso es lo que pretendemos estudiar en este capítulo.

En primer lugar, conviene resaltar la importancia del contexto internacional en el desenvolvimiento de los acontecimientos. En segundo lugar y en lo tocante a al-Andalus, es necesario destacar la espiral de competencia económica que la disgregación territorial generó,

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
sobre todo entre los puertos. Muchas veces los gobernadores que los regían se hicieron portavoces de la oligarquía que los dominaba, entrando en confrontación entre sí.

23.2).- El umbral de la alfetna: al-Muzaffar (392 H/1002 d.C-398 H/1008 d.C).

Los hechos conservados por los cronistas, a partir del califato de al-ʿAkam II (350 H/961 d.C - 366 H/976 d.C), parecen demostrar, en nuestra opinión, que este califa intentó contener la inflación, inherente a toda afluencia masiva y más o menos repentina de oro en las arcas de un Estado, mediante una línea de conducta pacifista, pactista, basada en una activa diplomacia y un sistema de información muy perfeccionado, con el fin de obtener la supremacía en el Magrib y el arbitraje sobre los reinos cristianos del Norte. Los fines que perseguía eran obtener la supremacía omeya evitando la inversión militar, muy gravosa y de inciertos resultados, tal y como se había puesto de relieve durante el califato de su antecesor ‘Abd al-Raḥmān III, quien, en su esfuerzo por hacer prevalecer una política militarista de cara a los reinos cristianos, resultó derrotado en Alhándega (327 H/938-939 d.C) (Ibn ʿAyyūb, “*Al-Muqtabis V*”, 1981: 324). Estos hechos no significan que al-ʿAkam II descuidase la preparación militar y abandonase las Fronteras, sino que tras derrotar a los cristianos e imponerles su arbitraje y consolidar su prestigio en las Fronteras, se preocupó de repoblar las posiciones clave; por ejemplo, después de haber reconquistado Qulumrḥya (¿Coimbra?) a los cristianos, la repobló con musulmanes (Al-Maqqar, “*Nafḥ...*”, I, 1, 1967: 359). La vigilancia sobre las Fronteras no se descuidó y se siguieron fabricando manufacturas necesarias a la provisión de sus ejércitos (“*Dikr...*”, II, 1983: 183). Pero no inició una desaforada política de agresiones, como harían sus sucesores en el

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

poder. Al-ʿAkam II fomentó la inversión pública, para estimular la producción privada, invirtiendo grandes sumas en obras públicas, pero no convirtió al Estado en motor de toda la economía andalusí ni dejó que engullera todos los esfuerzos andalusíes.

No hay que olvidar que su visir, al-Muḥāfīf, era muy apreciado por él a causa de su integridad y de su capacidad para contener el gasto (Levi-Provençal, IV, 1957: 374). La aniquilación del sector "*pacifista*" y legitimista, representado tras la muerte de al-ʿAkam por su visir al-Muḥāfīf, fue total después del encarcelamiento y muerte de éste último a manos de al-Manṣūr (367 H/978 d.C - 372 H/983 d.C). Esta circunstancia pondría en manos de al-Manṣūr la dirección de la política estatal, marcada por la agresividad.

La opinión militarista pudo compensar los gastos realizados mientras se sucedían los triunfos militares sobre los cristianos, se mantenía la dominación de la ruta del oro en el Magrib y los contactos comerciales con Bizancio e Italia. Pero cuando los gastos comenzaron a ser superiores a los ingresos generados por las campañas militares, la situación se hizo harto inestable, y se pusieron de relieve todas las debilidades del régimen 'Āmirí.

Como vimos, con motivo de su advenimiento, al-Muzaffar rebajó en una sexta parte el total de las contribuciones del pueblo y rebajó los atrasos de los impuestos impagados (Ibn 'Āmirī, "*Al-Bayān...*", III, 1993: 11); en nuestra opinión, así conseguía aliviar sus cargas económicas y paliar los efectos de la inflación. No obstante, el nuevo señor 'Āmirí no redujo ni sus gastos personales ni los de sus seguidores (Levi-Provençal, IV, 1957: 440) por lo que la

medida se revelaría inútil, aún manteniendo la vigilancia sobre los recaudadores de impuestos, tal y como le había recomendado su padre (Levi-Provençal, IV, 1957: 438), y de reanudar los contactos con Bizancio en el año 396 H/1006 d.C, como vimos.

Al-Muzaffar no parece haber sido insensible en modo alguno al riesgo que representaban tan crecidos gastos, que le impulsarían a variar el rumbo de la política seguida por su padre: primeramente, se inclinó hacia una política *pacifista*, firmando una paz con el conde Sancho García de Castilla en el año 393-394 H/1003 d.C (Pérez de Urbel, III, 1970: 38) y después procedió a reabrir la vía *pactista*, imponiendo su arbitraje a los reinos cristianos, mediando en la disputa surgida entre el conde de Castilla Sancho García y Menendo González, tutor del rey leonés Alfonso V (1004 d.C) (Pérez de Urbel, III, 1970: 39). No obstante, al menos para los magnates cristianos, estos arreglos diplomáticos no eran probablemente sino arteras zalagardas encaminadas a un encuentro militar más o menos distante y necesario con el amo de Córdoba, las cuales debieron ser ponderadas como simple debilidad. De hecho, durante el año 394-395 H/1004 d.C., al-Muzaffar se vio obligado a centrar de nuevo sus esfuerzos contra Castilla (Pérez de Urbel, III, 1970: 40).

El fracaso de la política diplomática obligaría, probablemente, a al-Muzaffar a reemprender las algazúas, con el consiguiente costo inherente a una campaña militar y obteniendo a cambio menguados beneficios, internándose progresivamente cada vez más al interior del territorio cristiano, cada vez con menores resultados económicos y diplomáticos y cada vez con un mayor desgaste de su crédito militar y político, pues los triunfos condicionados,

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

cuando no los fracasos, se sucedieron: en el año 395 H/1005 d.C se internó hasta la Cordillera Cantábrica (Levi-Provençal, IV, 1957: 446) intentando tomar el castillo de Luna (hoy Barrios de Luna), objetivo en el cual no obtuvo el galardón de la victoria; la compensación, unos 6.000 cautivos (Pérez de Urbel, III, 1970 : 40-41) no debió ser excesivamente satisfactoria, pues los objetivos de la campaña no se habían cumplido.

Tampoco la algarúa del año 396 H/1005-1006 d.C, dirigida contra Boltaña, en Huesca, (Levi Provençal, IV, 1957: 446) obtuvo mayores resultados duraderos que el de concitar la formación de una alianza de reinos cristianos contra los andalusíes, los cuales se enfrentaron a ella en la frontera del Duero, durante el 397 H/1007 d.C, en territorio del conde de Castilla (Levi-Provençal, IV, 1957: 447). En esta ocasión se preveía tan incierto el resultado de la campaña que durante el año 397 H/1007 d.C, los rumores alarmistas se extendieron por la capital cordobesa, preñados de malos agüeros y de tristes presagios para el futuro (Ibn ‘Iḥrāq “*Al-Bayḥān...*”, III, 1993: 21). Aún cuando la arrancada tuvo un resultado favorable a las armas musulmanas, lográndose la rendición de Clunia (Pérez de Urbel, III, 1970: 42), la situación debió presumirse lo suficientemente precaria para exigir una nueva aceifa en el mismo teatro de operaciones.

Esta había de ser la algarada del año 399 H/1008 d.C. Sin embargo, se saldó con un fracaso (Pérez de Urbel, III, 1970: 44) Al cabo, al-Muzaffar enfermó, sin que podamos saber si ya el fracaso de su línea político-militar había socavado los cimientos del Califato, aunque parece que sí, a juzgar por los subsiguientes acontecimientos. De hecho, cuando ya el ejército andalusí se hallaba de nuevo en campaña, encaminándose nuevamente contra Castilla, al alcanzarles las

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

nuevas acerca de la enfermedad del **Abū 'Ubayd** 'Umirí, los voluntarios del ejército califal se desbandaron, en el año 399 H/1008 d.C (Ibn 'Ubayd, "Al-Bayān...", III, 1993: 30). Al-Muzaffar murió al cabo y sus tropas profesionales regresaron a Córdoba sumidas en un hoscó silencio, mientras el conde de Castilla realizaba una victoriosa cabalgada en la frontera andalusí (Pérez de Urbel, III, 1970: 44). La situación se presentaba difícil, pues ahora los gastos ocasionados por un ejército en constante campaña no podían compensarse a través de la venta de los cautivos y del botín; en consecuencia, se incrementaba la necesidad imperiosa de mantener el dominio sobre el Magrib, por donde fluía el oro. Se dibujaba un inquietante panorama, pues se preveía necesario incrementar los aportes de oro a al-Andalus, para mantener satisfecha a la tropa y a sus abastecedores, con el consiguiente riesgo de inflación.

23.3).- 'Abd al-Raḥmān Sanchuelo (398 H/1008 d.C).

Este panorama decididamente siniestro fue afrontado por un individuo incapaz, muy codicioso y al parecer ignorante de los estrechos límites de su espíritu: **Abū-l-Muḥarrif 'Abd al-Raḥmān Ibn Abū 'Umir Muḥammad Ibn Abū 'Umir** (apodado *Sanchul* o *Sanchuelo* en razón de sus ancestros cercanos) (399 H/1008 d.C- 399 H/1009 d.C), que asumió el poder a la muerte de su hermano. No poseía la talla necesaria para salvar la difícilísima situación, y por añadidura, se encontraba ávido de gloria y poder. Así, cometió una demasía que no tenía precedente: se hizo investir como sucesor del califa omeya (**Raḥmān I** 399/ Noviembre 1008), ganándose el odio de los omeyas y de todo el clan quraiṣī (**al-Maqqar**, "Nafḥ...", I, 1, 1967: 401) y la reprobación del pueblo llano (Ibn 'Ubayd, "Al-Bayān...", III, 1993: 47). El flamante heredero califal ordenó que todos los dignatarios se presentasen ataviados de turbantes a sus audiencias, según la

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
costumbre berebere (Ibn 'Iḥṣān, "Al-Bayḥ... ", III, 1993: 52), provocando con ello gran revuelo y enervando los espíritus de los dignatarios andalusíes.

En nuestra opinión, es factible que esta última medida tuviese un sentido muy preciso: el acta de designación de 'Abd al-Raḥmān Sanchuelo como heredero del califato sólo muy magnánimamente podía ser considerada de pleno valor legal a la luz de la doctrina malikí, y le había granjeado el odio de la poderosa familia omeya. Necesitaba garantizar el flujo regular de oro africano para ganarse al Ejército y gobernar con su apoyo, tal y como habían hecho sus antecesores, pero el abastecimiento de este metal dependía por completo del Magrib. Al adular a los beréberes intentaba obtener ambos fines. Podría ser que los primeros frutos de esa política fueran halagüeñas, pues a raíz de la adopción de tan peculiares medidas en Córdoba, al-Mu'izz, caudillo de los Magrāwa, le envió 700 jinetes (Viguera, 1992: 161). Así mismo, intentó obtener el apoyo de los jefes militares y civiles andalusíes (Ibn 'Iḥṣān, "Al-Bayḥ... ", III, 1993: 52), al parecer sin demasiado éxito, vista la evolución de los subsiguientes acontecimientos.

Dado que de la afluencia de oro africano, indispensable para sostener el gasto público sin atentar contra el imperante reparto de la riqueza, resultaba el empeoramiento de la inflación acumulativa y la multiplicación de las tasas indirectas -siendo mayor el monto de moneda acuñada ingresada por el estado, se compensaba la caída de su valor- la única forma de garantizar la quietud de la plebe, cuyo nivel de vida estaba siendo terriblemente castigado, residía en convocar nuevas campañas militares. Esta era una situación compleja y que afectaba a todo el conjunto del mundo mediterráneo musulmán, pues en Egipto, por las mismas fechas, se estaba

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

produciendo una gran crisis de existencias, paliada mediante el reparto de numerario entre los pobres y la destrucción de algunos abastecimientos, como la miel, quizá para provocar la subida de su precio (al-Maqrizī, “*It’ia* *...”, II, 1971: 93).

Abd al-Raḥmān Sanchuelo, en cambio, reaccionó procediendo a alistar bajo sus confalones una gran cantidad de voluntarios de la fe y emprendió una campaña en pleno invierno (Duménil II 399/febrero 1009); mas apenas gobernó durante cuatro meses (Ibn Ḥazm, “*Ras’ul*...”, II, 1987: 196) pues cuando llegaron a la base fronteriza en que se encontraba las nuevas de la sublevación de Muḥammad Ibn Ḥishām al-Mahdī en Córdoba, todo el contingente armado se desbandó (ejército regular, beréberes y voluntarios), regresando a sus lugares de partida (al-Maqqarī, “*Naf*...”, I,1, 1967: 402).

Los beréberes fueron entusiásticamente acogidos en Córdoba (Levi-Provençal, IV, 1957: 461), que, merced a ellos, probablemente esperaba contar con oro y tropas. ‘Abd al-Raḥmān Sanchuelo sería ejecutado en las afueras de Córdoba por los sicarios de Muḥammad al-Mahdī (399 H/1009 d.C). El cese de las campañas militares provocó la absoluta carencia de botines que justificasen la inversión, pero no hizo cesar el gigantesco gasto militar, ahora incrementado por las exigencias de un ejército formado por elementos demasiado diversos y carente de objetivos o mando unificado.

24).- Derrumbamiento de las relaciones comerciales andalusíes con el Magrib, Ifr+qiyya y la Península Italiana desde el año 399 H/1008 d.C hasta el año 406 H/1015 d.C.

Al parecer, durante los inicios de la alfetna, se destacan con claridad los diversos grupos de intereses que entraron en liza. Condecabo, siguiendo la política de sus eximios antecesores, 'Abd al-Ra+m+n Sanchuelo había intentado propiciarse los inmensos recursos áureos que transitaban por el Magrib para mantener el equilibrio a su favor, y fracasó. Los favores que Sanchuelo concedió a los z+ríes, les dieron ocasión para intentar monopolizar el oro africano y apoderarse de las rutas comerciales andalusíes, mientras que, como vimos, la situación f+imí auspiciaba a su vez el triunfo de los ifr+quíes, de tal modo y manera que cuando los tripolitanos concibieron la idea de propiciarse a la Corte Cordobesa en su favor, despachando a ella una embajada, como vimos en el lugar pertinente, ni la situación económica mediterránea ni el propio clima de inestabilidad interna andalusí favorecían un solo punto su proyecto.

Esta política, que otorgaba absoluta preeminencia a los intereses zan+úes y z+ríes, ya concitados en alianza económica por razón de complementariedad, excluía del comercio mediterráneo a las clases poderosas de al-Andalus, formadas por los marw+níes, la familia 'mírí y sus clientes, los grupos de pequeños comerciantes y artesanos; en consecuencia, estos sectores sociales se unieron para proclamar a Al-Mahd+, quien llegaría al poder merced a los inmensos tesoros acumulados por la oligarquía comercial.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

La propia madre de al-Muzaffar cedió parte de sus inmensos recursos económicos en pro del triunfo de su candidatura (Levi-Provençal, IV, 1957: 457). Gracias a este dinero, al-Mahdī se atrajo la benevolencia del pueblo menudo cordobés, al que exoneró de cargas fiscales, aliviando la penosa situación al que probablemente la inflación le había arrastrado. Marwānīs, ‘āmirīs y artesanos poseen intereses coincidentes que consisten en la protección de las líneas comerciales andalusíes, de las cuales se benefician. Ahora bien, para sostener este papel económico es necesario el oro que desde Ghana afluye a través de Siilmāsa y Fez hasta al-Andalus.

Posiblemente con el fin de preservar la afluencia de oro africano en Al-Andalus, al-Mahdī se avino en principio a un arreglo con los zanātīs y los zūrīs (al-Maqqarī, "Nafh....", I, 1, 1967: 402) que vivían en al-Andalus. Esta era la única opción que le quedaba para seguir garantizando el suministro de oro africano. Y es que, a nuestro criterio, no le quedaba más solución, pues el Norte de Africa era completamente independiente desde la muerte de al-Muzaffar; al-Mu'izz Ibn. Zūrī Ibn. 'Aḥiyya al-Magrāwī, de los Zanāta, que había sido gobernador de Fez en tiempos de los ‘āmirīs, se apresuró, al socaire de los primeros disturbios habidos en Córdoba, a rechazar el tratado que le obligaba a enviar a al-Andalus un cierto número de caballos, escudos y armas cada año y a continuación pactó con los ḥinhānīs de Ifrīqiyya (Ibn al-Jaḥb, "Kitāb...", 1983: 106).

El tráfico comercial y el suministro de oro resultaron aún más perjudicados cuando el ifraní (un clan entre los zanāta) Tamīm Ibn Zūrī Ibn 'Alī Ibn

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Muhammad Ibn Khalid al-Ifrani, se apoderó de Fez después del año 400 H/1009 d.C y aniquiló a unos 6.000 judíos, de cuyos bienes se apoderó (Ibn al-Jayyab, “Kitāb...”, 1983: 109).

No obstante, la intención del flamante califa andalusí al-Mahdī era socavar la alianza comercial zīrī-zanāṭī en beneficio de los grupos que le habían alzado al poder. Por esta razón nos inclinamos a pensar que rechazó la delegación enviada en el año 399 H/1009 d.C por Fulay Ibn Sa'īd Ibn Jizrān al-Zanāṭī desde Trípoli de Libia, con el propósito de desalojar a los zīrīs de esta ruta; pero el resultado fue el contrario, pues los tripolitanos abandonaron el patronazgo andalusí para ofrecer sus territorios a los zīrīs, que les proporcionaban el oro que los omeyas no podían ya ofrecerles. Por el contrario, los resultados fueron nefastos para el Califato Cordobés, pues al mismo tiempo que tenían lugar estos acontecimientos, al-Mahdī se enajenaba el favor de los ḥinhāṭīes dejando que Zayd Ibn Zayr Ibn Manḍ, cuya familia gobernaba desde Ceuta hasta Tánger, fuera ofendido en su persona y bienes por la chusma cordobesa, mientras que las viviendas y posesiones de los zīrīs en la Ruḥāfa eran saqueados por la población (Ibn 'Aṭr, “Al-Bayān ...”, III, 1993: 75).

En nuestra opinión, el fracaso de la política de preservación de la ruta del oro se incrementa en esta coyuntura, pues el propio al-Mahdī ansiaría erradicar la presencia ḥinhāṭī por razones de índole personal, ya que aunque este clan se había adherido en principio a su causa y él había precisado de su apoyo para contrarrestar la amenaza del clan 'Aṣmirī, ahora el flamante califa ansiaba recuperar las riendas del poder (al-Maqqarī, “Naḥḥ...”, I, 1, 1967: 402). Incluso,

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

como hemos visto, no paró en barras y cometió el gravísimo error de maltratar a Zuhayr Ibn Zuhayr, aliado de los omeyas y familiar del emir Zuhayr de Ifriqiyya.

A nuestro entender la elección de los funcionarios designados por al-Mahdi revela la concertación de intereses omeyas y 'Abmiris. En nuestra opinión, éste es el momento en que realmente debe situarse el pasaje de la Crónica Anónima según el cual al-Mahdi decidió exterminar al clan 'Abmiri, puesto que éste había resultado momentáneamente neutralizado por la alianza contra un enemigo aparentemente común que seguía manteniendo lazos con el califa y se hallaría desprevenido. Así pues, al-Mahdi se apoderó de las propiedades 'Abmiris y exterminó a todos cuantos de éstos cayeron en sus manos, obteniendo en esta operación 54 millones de oro y plata (?) (“*ʿIkr...*”, II, 1983: 209). Además, es muy probable que al-Mahdi, habiendo perdido el control sobre el oro africano, recurriera a la conocida vía de las confiscaciones para restaurar el equilibrio del Tesoro. No obstante, al conculcar esta alianza, había reventado uno de los pilares sobre los que se asentaba su precaria posición y le era privativo eliminar cualquier atisbo de legitimidad en torno al cual pudieran arracimarse los disidentes, razón por la cual se preocupó de encarcelar a ʿIsmʿm II, después de hacerse investir por él como *ʿAbd*, tras de lo cual, y con gran aparato, simuló el fallecimiento de aquél, haciéndose investir con la dignidad califal (“*ʿIkr...*”, II, 1983: 210).

Durante el año 399 H/1009 d.C, probablemente, los omeyas confiaban en restaurar en el poder al legítimo gobernante, ʿIsmʿm II, ya que representaba el antiguo estado de cosas, con intereses más o menos equilibrados, pero en todo caso inclinados a su favor. Pero

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

al-Mahdī se deshizo de él, enajenándose las simpatías marwaníes y sometió a botín legal los bienes de los beréberes, suprimiendo además las soldadas de los jefes del Ejército, que en su mayoría eran norteafricanos (“*ʿIkr...*”, II, 1983: 210). Esta no fue, desde luego, una medida afortunada, porque el flamante califa se privó del apoyo de ambos grupos y se forzó a sí mismo a basar su permanencia en el poder en el inestable parecer de la chusma ciudadana. Además, la ruptura con los beréberes liquidaría el abastecimiento cordobés de la ruta del oro africano. Por añadidura, la situación del mundo musulmán mediterráneo era, como vimos, harto inestable y delicada, de tal manera que la comunicación comercial con Egipto y Trípoli de Libia ni podía ser asegurada ni podía garantizar los necesarios abastecimientos en metales preciosos.

En nuestra opinión, la subsiguiente carencia de recursos fue la razón por la cual al-Mahdī se vio obligado a licenciar a casi 7.000 milicianos, los cuales se pasaron al campo rebelde de *ʿIsmāʿīl al-Rāʿid* (Levi-Provençal, IV, 1957: 463-464). De esta situación se desprende que, pareja a la pérdida de las rutas comerciales de las que se beneficiaba la oligarquía andalusí, se estaba produciendo la retracción del oro en los circuitos comerciales.

Todos esos datos nos inclinan a sospechar que la colusión de intereses entre omeyas y beréberes *zāʿirīes* se desprendía pues como un fruto maduro de la torpe política de al-Mahdī y esta alianza tan dispar alzó en calidad de pretendiente a Sulaymān Ibn *ʿIsmāʿīl*. Este candidato se atraería las simpatías de los artesanos y clases estables dependientes del Estado, pues la escasez de numerario en circulación después del derrumbamiento del sistema de abastecimiento aurífero y de la retracción de los capitales –habitual en tiempos de turbulencia política– sería

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
acompañada, inevitablemente, por la disminución de la demanda privada y estatal de manufacturas.

Ni los artesanos ni los oligarcas tendrían, así pues, motivos para seguir sosteniendo a al-Mahd+, que había fracasado en la defensa de sus intereses. Sólo la plebe desocupada, a la espera de nuevas prebendas y donaciones, tan culpable como el propio califa de los desórdenes, dada la raíz ilícita de su reciente prosperidad, se beneficiaba del régimen impuesto por al-Mahd+, cada vez más dependiente de ella. Tanto si al-Mahd+ precisaba urgentemente desligarse de esta dependencia y obtener una base más amplia para su sistema, como si necesitaba abastecerse nuevamente de oro para satisfacer la glotonería inagotable de las clases ínfimas y turbulentas por desocupadas que le sostenían, le era preciso atraerse de nuevo el favor de los omeyas y de los beréberes; para él, resultaba imprescindible el oro y para ello no dudaría en tremolar de nuevo el estandarte de la legitimidad, desposeyendo de argumentos a los rebeldes y atrayéndolos de nuevo a su facción: por esta causa, parece que no tuvo reparos en mostrar al pueblo, de nuevo, al desaparecido califa ʿAbd al-Muʿizz II, cuya muerte había simulado (“*ʿIkr...*” II, 1983: 211).

Parece ser que el legítimo califa andalusí -aún permaneciendo indiscutidos los derechos de su Casa- era una figura tan desprestigiada como evidentes resultaban los intereses de al-Mahd+, por cuya causa los facciosos no se avinieron a reconocerlo de nuevo. Al-Mahd+, pues, privado del sostén económico imprescindible a todo poder físico, estaba condenado al fracaso.

Es muy factible, además, que la situación política generase, hacia el año 399 H/1009 d.C, el inicio de una deflación general en al-Andalus, la cual se produjo debido al

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

descoyuntamiento de la ruta del oro hacia al-Andalus y de una retracción de capitales que se generaría por causa de los primeros desordenes políticos. La situación no pudo subsanarse en la Península Ibérica porque la ruta del oro se desplazaría progresivamente hacia el territorio z+rí de Ifr+qiyya, social y económicamente más estructurado que el Magrib Extremo (el cual, debido a la desaparición del patronazgo omeya, se sumió de nuevo en la anarquía) y dotado, por añadidura, de un poder político prestigioso y potente, el cual, por cierto, y no por casualidad, comienza a hacer gala en esos años de un despliegue de medios económico descomunal. Veamos algunos datos: la dote de la hija de al-Mu'izz (d. 408 H/1017 d.C) ascendía a un millón de dinares (Julien, II, 1952: 70). En el año 412 H / 1021 d.C, sólo el entierro de la princesa viuda de N☐ir al-Dawla costó 100.000 dinares; en el año 413 H / 1022 d.C., los esponsales de al-Mu'izz resultaron harto más espléndidos que cuantos se habían celebrado en la Corte de los Califas (Ibn 'I☐r+, "Al-Bay☐n al-Mugrib", I, 1998: 370) .

Podría ser, al menos en nuestra opinión, que una vez desaparecida la férrea tutela cordobesa sobre la ruta occidental del oro, éste hubiera comenzado a afluir hacia Ifr+qiyya, a causa de los motivos expuestos en párrafos anteriores; a esa circunstancia se sumaría, durante el año 407 H /1016 d.C., la entronización en el poder de una dinastía *+í, la de los +amm^ días, en Córdoba y esa circunstancia debió ser juzgada como preocupante por los emires z+ríes, los cuales podían ser obligados a la obediencia por la existencia de un doble poder 'alí en El Cairo y Córdoba.

En Ifr+qiyya, esta situación desembocó en un hecho inusitado: la primera matan☐a de

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

*+’ies en Ifr+qiyya; la carnicería, que comenzó en Qayrawān, se reprodujo en todo el Emirato a lo largo del año 407 H / 1016 d.C y degeneró en la matanza de algunos notables muy eminentes y en el saqueo y ruina de Man+ariyya (Ibn ‘I+ar+, “*Al-Bāyan al-Mugrib*”, I, 1998: 268). Estos acontecimientos coinciden con la expulsión de los omeyas de Córdoba.

Las innumerables tropelías de las cuales fueron víctimas los *+’ies de Ifr+qiyya no pudieron pasar desapercibidas a al-+kim, imān de El Cairo, pero éste, ante la perspectiva de perder sus únicos contactos con la ruta del oro senegalés, probablemente debió ignorar deliberadamente la situación, e intentó propiciarse al emir z+rí, aún menor de edad, invistiéndole con un título honorífico de gran empaque, durante el año 408 H / 1017 d.C. Este tratamiento no impidió que aún se cometiesen algunas barbaridades más contra la población *+’í ifr+qí, a lo largo del año siguiente (Ibn ‘I+ar+, “*Al-Bāyan al-Mugrib*”, I, 1998: 269).

No por casualidad, pensamos, se registra en ese momento el regreso de Z+w+ Ibn Z+rí a Ifr+qiyya, durante el año 410 H / 1019 d.C: parece ser, en nuestra opinión, que estaba forjándose una alianza contraria tanto a los +amm+ dīes cordobeses como a los ‘ubaydīes cairotas, que tendría sus consecuencias, como veremos más adelante, pues el desplazamiento de la ruta del oro hacia el este había coincidido con los primeros altercados internos en al-Andalus y probablemente fue consolidado, en nuestra opinión, a través de la potenciación del papel redistribuidor de la Qal’a durante el emirato de +ammad Ibn

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
Buluqqin, zīrī desde el 396 H/1007 d.C.

Al parecer, el inminente desastre económico que se cernía sobre al-Andalus fue precipitado por la catastrófica política exterior –o mejor dicho, la falta de ella- que observaron tanto al-Mahdī como sus sucesores en el devaluado solio de los antaño prestigiosos califas cordobeses, negándose a intervenir en apoyo de los rebeldes antifrāsimīes de Trípoli de Libia, los cuales habían alzado a un califa omeya (Ibn Jaldūn, “*Peuples...*”, II, 1986: 424 y 438), probablemente tuvo, a modo de consecuencia que se retrajese el comercio de bienes orientales en al-Andalus y que los mercados de Trípoli y Alejandría fueran progresivamente acaparados por los zīrīes. Entre el 399 H/1009 d.C y 400 H/1010 d.C el gasto público parece no haber descendido, sino tan sólo mantenido a expensas de la oligarquía urbana, desviándose los caudales obtenidos de la rapiña no al mantenimiento del aparato estatal, sino a nutrir a aquellos que sostenían a las diferentes facciones.

Es probable que cayese en picado la demanda privada de manufacturas y la inversión comercial de los grandes mercaderes, que retrajeron sus capitales como consecuencia de los desordenes políticos y la inseguridad de las rutas. La deflación se agravó por la regresión hacia la economía de subsistencia y la disminución de los intercambios comerciales, provocando la depauperación económica de los pequeños artesanos, que resultaron desarraigados.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

La situación descrita, que alcanza su nadir hacia el año 400-401 H/1010 d.C, tuvo consecuencias políticas y económicas que no resultaban fácilmente guarideras, al iniciarse la deflación, que resultaría desastrosa tanto para un sector importante de grandes comerciantes omeyas y amiríes que se habían enriquecido durante el siglo IV H./X d.C, quienes se habían nutrido del valor decreciente del oro que habían ido atesorando, como para los pequeños artesanos, que no podían dar salida a sus productos. Cuando comenzaron los trastornos políticos, los grandes comerciantes ‘amiríes y marwaníes orientales, con grandes tratos en el Magrib, siguieron tesaurizando y apostaron por la conservación de las rutas comerciales, pues su propio nivel de vida dependía de la buena salud de éstas últimas.

Pero la desarticulación de las rutas comerciales y la imparable pauperización social que acompañaría a este acontecimiento provocarían el que las facciones se formasen y desintegrasen con grande fugacidad, al socaire de que estuviesen más o menos cerca de restaurar el antiguo orden de cosas que garantizaba la prosperidad general. El carácter y formación de los candidatos no eran garantía suficiente para pacificar los espíritus, pues el control de la ruta occidental del oro había escapado a los califas andalusíes e incluso se había corrido hacia Ifrıqiyya. Para los jefes cordobeses, empezaría a materializarse una solución cuando fracasase la alternativa legitimista: alzar al poder a un califa de origen berebere el cual mantuviera unas sólidas relaciones con la Berbería Central y Occidental. Esta opción se impondría en su momento, muy a lo zaino y bien zambucada entre otras medidas.

Esta solución iría imponiéndose pasito, ya que, resultando imprescindible para cualquier aspirante a la dignidad califal en Córdoba el estar bien guarecido bajo el apoyo de aquellos que mantenían un acceso directo a la circulación del oro procedente del Africa

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Occidental y basando su hipotético apoyo en el sostén de los jarcas fundiarios y comerciantes andalusíes, cuyos intereses colisionaban con los de los beréberes z+ríes, al haber éstos desplazado las rutas del oro hacia Ifr+qiyya, el papel de los beréberes •inh□íes iría tornándose más y más relevante en al-Andalus. Pero no adelantemos acontecimientos.

La otra rama de la familia marw□ní, la oligarquía afincada desde la implantación del régimen omeya en al-Andalus, aún teniendo los mismos intereses comerciales de marw□níes orientales y ‘□miríes, poseía grandes fortunas materializadas en fundios territoriales y en recursos mineros; los propios emires –posteriormente califas- dieron el ejemplo, arrogándose, por ejemplo, la propiedad de las minas de mercurio de *Fa+s al-Ball^t* (Almadén) y el imperio sobre los habitantes de esta región (Ibn al-Faqi+ al-◉amad□n+, “*Kit□b al-Buld□n*”, 1949: 50) y creando grandes propiedades territoriales. La existencia de estos latifundios califales queda demostrada por una noticia de Ibn ‘I^□r+ a tenor de la cual, una cuarta parte de toda la herencia en propiedades y fincas de ‘Abd al-Ra+m□n III, extendidas por todas las provincias andalusíes y legadas a su hijo al-◉akam II, fueron donadas por éste, en calidad de bienes de manos muertas a los menesterosos de las fronteras andalusíes, aunque con una condición: si por malaventura se propagase el hambre en Córdoba se debería dividir el producto destinado a este fin entre todos los afectados, hasta la resolución de la situación. La ejecución de esta orden fue encomendada a Ya’far al-Mu•+af+, su +□lib (Ibn ‘I^□r+, “*Bay□n...*”, II, 1998: 238). Una sola de estas fincas, perteneciente a al-◉akam II y cercana a Granada, se extendía sobre un territorio que abarcaba trece millas de extensión (al-Maqdis+, “*A+s san...*”, 1950: 39). No es de extrañar pues que con frecuencia se reseñe la existencia de grandes latifundios en al-Andalus (Ibn ◉awqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 110). No obstante, es probable que el rendimiento económico que

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

aparejaban estas posesiones se encontrara en declive a principios del siglo V H/XI d.C por varias razones, que podrían ser:

1).- Los desastres provocados por la guerra civil en al-Andalus generarían la retracción de los capitales; no eran ya tan sólo las numerosas exacciones y la arbitrariedad de las diversas facciones, sino que además se propagaron pandemias de diverso género; por ejemplo, en el año 1020 d.C, una lápida sevillana indica la existencia de una epidemia de peste extendida a todo el al-Andalus (Masdeu, IX, 1791: 445). Estos acontecimientos estarían corcando las bases económicas de la población urbana que absorbía la producción agrícola. La consecuente destrucción del tejido urbano motivaría que se tornase progresivamente a la economía de intercambio, por falta de numerario en circulación.

2).- Durante la etapa ʿAbbāsidī parece haberse reavivado el sentimiento “nacionalista” de los conversos, los cuales rechazaban a la aristocracia árabe; esta corriente de opinión se manifiesta en la elección de Ibn al-ʿAʿrabi como cadí supremo de Córdoba bajo los dinastas ʿAbbāsidīs (Ibn ʿAyyūb trad. por Viguera Molins, 1986: 86). Probablemente, a nuestro entender, se está intensificando la querrela social y a este fenómeno se añadiría el que la inseguridad pública y las catástrofes naturales generasen el abandono de las propiedades agrarias por parte de los colonos, quienes se prevaldrían de la progresiva desintegración de la red de comunicaciones para no pagar las rentas o de la ruptura de los lazos jurídicos -en el caso de las almunias califales- para sustraerse a las tasas. Este hecho es probable provocase a su vez una sustancial mengua de las rentas estatales y el incremento manifiesto del fraude, hasta tal punto que la resolución de este gravísimo problema incumbía a las más altas magistraturas del estado; una sentencia conservada por Ibn Saʿīd, la cual data del año 407 H/1016 d.C, narra cómo hubo

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

de intervenir el gran cadí de Córdoba, nombrado por 'Al-Ḥammādī, para sentenciar en una petición de dispensa de impuestos solicitada por los administradores de bienes de manos muertas de la mezquita aljama de Córdoba, que argüían las catástrofes naturales y militares para sustraerse del pago (Lévi Provençal, V, 1957: 152). La situación era grave, ya que los desastres naturales se repetían sin cesar, pues si a la sazón, durante el susodicho año de 407 H/1016 d.C, la abundancia de lluvias había aparejado la presencia de plagas de insectos en las cosechas, a lo que se habían unido los conejos, a lo largo del año 411 H/1020 d.C, la peste había hecho presencia en todo al-Andalus, según se desprende de una lápida sevillana cuya transcripción fue ejecutada por Masdeu (Masdeu, 1791, IX: 445).

La oligarquía fundiaria no veía otra solución para paliar las desventuras que aliarse a los beréberes para alzar a Sulaymān al-Musta'in (399 H/1009 d.C), abandonando a su suerte a al-Mahdī desde el punto en que éste comenzó a agredir a los zanāṭīes en beneficio de los grandes comerciantes de Córdoba, que esperaban recuperar las líneas comerciales orientales en manos de los zāṭīes.

Sulaymān al-Musta'in se corrió a Calatrava (Levi-Provençal, IV, 1957: 485), desde donde cortaba la vía entre Córdoba y Toledo, la vía entre Córdoba y los puertos levantinos, por Despeñaperros o Alcaraz, y la vía que por Murcia llegaba a Cartagena, apoderándose de las minas de Sta. Elena y Almadán, y de las tierras de pan llevar que se extienden hasta Ubeda. Así bloqueaba la economía de los sostenedores de al-Mahdī, que perecían por asfixia económica. Sólo cabía a la gran clase comercial cordobesa la esperanza de llegar a un acuerdo con los beréberes de Sulaymān y deshacerse de al-Mahdī, que había resultado perjudicial para ellos, al cargar sobre ellos el peso de la defensa del Estado.

Por esta razón, en la batalla de Cantich, que al parecer coincide con una oscilación aguda de la curva de deflación, al-Mahdī llegó al combate sin soldados regulares ni nobles o grandes poderosos, sino tan sólo acompañado de mercenarios castellanos y el grueso de los pequeños comerciantes cordobeses (Ibn ʿAzam, “*Rasʿil...*” II, 1987: 197), carentes de instrucción militar, pero necesitados desesperadamente de los subsidios califales para hacer frente a la caída radical del precio de sus producciones, causado por la retracción de la demanda, la escasez de oro en circulación y la destrucción de las vías comerciales. Al-Mahdī perdió 20.000 hombres (Ibn ʿAzam, “*Rasaʿil...*”, II, 1987: 197), y aunque esta cifra es quizás exagerada, ofrece una idea de la popularidad de al-Mahdī entre el pueblo menudo de Córdoba y de la gravedad de los intereses económicos en juego.

Sulaymān al-Mustaʿin entró en Córdoba, dando honrosa sepultura a los restos de ʿAbd al-Raḥmān Sanchuelo, al retirarlos de la horca en la cual se hallaban colgados sus despojos desde que padeciese tormento y muriese (Levi-Provençal, 1957, IV: 467). En nuestra opinión, a través de esta medida el flamante califa buscaba la conciliación con el clan ʿamrī y el apaciguamiento de los espíritus, en exceso exaltados a causa de los recientes acontecimientos; no obstante, reconociendo el creciente papel que estaban asumiendo los zūrīs en al-Andalus, invistió a Zuhayr Ibn Zūrī al ʿInhāqī como visir (ʿIkr..., II, 1983: 213). A nuestro entender, es altamente significativo que sólo el sur del territorio califal -íntimamente ligado al comercio con el Norte de Africa y lastrado por su estructura económico-social latifundista- acatará al nuevo califa.

Es probable que la plebe cordobesa, sobre la cual recaían todos los impuestos y los efectos de la guerra, se viera muy afectada por la repentina retracción de caudales. Empujada hasta el umbral de la miseria, inició un movimiento de rechazo, manifestado en su abierta hostilidad hacia los beréberes, que a sus ojos, eran los causantes del nuevo orden de cosas. Al-Mahdī llegó al punto de decretar la expulsión de los beréberes de Córdoba, después de algunas escenas luctuosas, y de encuadrar al bajo pueblo a modo de ejército regular para expulsar a los beréberes; su ejército estaba formado por civiles de todo el al-Andalus (Ibn 'Āṣim, “*al-Bayān...*”, III, 1993: 83-84).

Muḥammad al-Mahdī contó durante su segundo mandato con la ayuda de un sector de los eslavos, radicado en Levante. Podría ser, a tenor del análisis de los datos, que, desde el año 400 H/1009 d.C los puertos levantinos hubieran sido erradicados de los canales principales por los cuales discurría el oro africano, el cual se vertía casi exclusivamente sobre los puertos del sur, controlados por los beréberes; este luctuoso suceso les colocaría en franca desventaja económica. Para contrarrestar la situación la clientela 'Āmirī del este y el norte (encabezada por Wāḥidī, Jairán y 'Anbar) apoyarían a al-Mahdī, pero su fracaso frente a Sulaymān al-Musta'in determinaría el asesinato del primero (401 H/1010 d.C) por los oficiales eslavos en la propia Córdoba (Ibn 'Āṣim, “*Rasa'il...*”, IV, 1987: 197). Wāḥidī y sus compañeros restauraron en el poder a 'Āṣim al-Mu'ayyad, utilizando probablemente el prestigio califal que aún emanaría de esta figura para contrarrestar la talasocracia naciente de los puertos del Estrecho e invitaron a Sulaymān al-Musta'in a acatarle (Levi-Provençal, 1957, IV: 470) probablemente porque pensaban que, al ser el único califa investido en

condiciones de legalidad, se llegaría a algún acuerdo con Sulaymān al-Musta'in, que continuaba cercando Córdoba.

Los omeyas que quedaban en Córdoba solicitaron la alianza de Sulaymān al-Musta'in, (Levi-Provençal, IV, 1957: 470) posiblemente, pues, con la esperanza de preservar su posición económica, y negaron su obediencia a Wāḥibī, hasta tal punto que éste, que no podía contar con la económicamente exánime plebe cordobesa, (Ibn 'Iḥrāq "Bayḥn...", III, 1993: 96) se vio obligado a subastar lo que quedaba de la biblioteca de al-ʿAkam II para allegar fondos y defender Córdoba. Mientras tanto, los beréberes se apoderaban de los estratégicos distritos de Jaén, Elvira, Málaga y Algeciras, cometiendo espantosas tropelías (Ibn 'Iḥrāq, "al-Bayḥn", III, 1993: 94-95). Así completaban su imperio marítimo y el aislamiento de la oligarquía cordobesa. Mientras tanto, la escasez de dinero y pertrechos seguía acosando a la ciudad de Córdoba (Ibn 'Iḥrāq, "al-Bayḥn...", III, 1993: 96).

En nuestra opinión, durante los años 402 H/1011 d.C y 403 H/1012 d.C, se ponen en evidencia las maniobras de la oligarquía comercial omeya de Córdoba para lograr un acuerdo con Sulaymān al-Musta'in y los zūrīs, cuya condición previa sería la desaparición de Wāḥibī, que fue asesinado por dos cordobeses mientras se disponía a huir, en el año 402 H/1011 d.C (Ibn 'Iḥrāq, "Bayḥn...", III, 1993: 97). Sus asesinos no consiguieron el apoyo de Zūw Ibn Zūr (Levi-Provençal, IV, 1957: 472). Al fracasar esta tentativa, los altos cargos cordobeses alentaron a ʿIḥrāq II para pactar con Sulaymān. Pero sus expectativas fracasaron, porque los zūrīs preferían no contar con socios comerciales. En el año 403 H/1013 d.C, los beréberes entraron en Córdoba y saquearon terriblemente la ciudad, a la que

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

previamente habían exigido un crecido rescate. Un solo potentado de la ciudad contribuyó a éste con 100.000 dinares (Ibn 'Iḥrāq, “*al-Bayḥn...*”, III, 1993: 103), lo que parece demostrar que las cargas de la guerra eran mayoritariamente soportadas por las clases humildes, dado que algunos individuos aún podían acumular sin ahogos fortunas de este calibre.

Durante su segundo mandato, parece cierto que Sulaymān al-Musta'in (403 H/1013 d.C-406 H/1016 d.C) intentó mantener el equilibrio entre las diversas facciones que le sostenían. Eliminó para siempre de la escena política a 'Iḥrāq II y se convirtió en el representante de todo el clan marwānī. Quiso soldar la alianza entre sus partidarios esclavos y beréberes y armonizar los intereses comerciales y económicos de ambos grupos, pero estos buenos propósitos se desmoronaron en Córdoba (Ibn 'Iḥrāq, “*Rasḥil...*”, II, 1987: 199), pues ambas facciones intentaban detentar en exclusiva la primacía económica en los diversos mercados mediterráneos. Contando seguramente con la confianza de los grandes comerciantes andalusíes, llegó en su nombre a un acuerdo con los zanāḥīes, el cual se selló entregando a los ḥammādīs (de estirpe 'Iḥrāq) la defensa de Ceuta, Tánger y Algeciras, (Ibn 'Iḥrāq, “*Rasḥil...*”, II, 1987: 198) terminales de las rutas del oro. Los ḥammādīs, de la familia idrīsī, mantenían desde antiguo densas relaciones con los comerciantes omeyas, pese a no estar en muy buenas relaciones con Sulaymān al-Musta'in, y eran rivales económicos y religiosos de los zanāḥīes en el Magrib Extremo; por tanto parecía garantizado que no llegarían a un acuerdo nocivo para el gran comercio andalusí y que las rencillas hábilmente suscitadas por Sulaymān garantizarían la afluencia de oro en Al-Andalus.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Todos los datos parecen indicar que se estaba buscando el apazguamiento de las diversas facciones en nombre de un interés económico único. No obstante, permitió la instalación de los clanes beréberes en el territorio y no obtuvo la sumisión de las Marcas, las cuales antes habían acatado la soberanía de al-Mahdī (Ibn Ḥazm, “*Rasā'il...*”, 1981, IV: 198).

Llegados a este punto, los datos parecen indicar que se había formado una compleja federación berebere, la cual enmascaraba a duras penas un circuito comercial que drenaba el oro desde Ghana a Ceuta; desde Ceuta, un acuerdo precario lo suministraba a los puertos andaluces, mientras que el grueso del caudal se desviaba en Africa hacia la ruta oriental que conducía a la Qal'a de los Banī Ḥammād y a Ifrīqiyya, territorios de gobierno estable y más urbanizados que el Magrib extremo, donde el Estado había alcanzado cierto grado de desarrollo. Todo el oro que al-Andalus recibía dependía de la buena voluntad de los Ḥammādīs, y, en consecuencia, los poderosos marwānīs y omeyas habrían de plegarse a sus exigencias. Además, los puertos levantinos, dejados fuera del acuerdo, convertidos en centros subsidiarios, dependientes de la costa andaluza, no podían permanecer impasibles ante este estado de cosas.

25).- Desarrollo económico de los acontecimientos andalusíes entre el año 406 H/1015 d.C y el 414 H/1016 d.C.

En nuestra opinión los sucesos descritos en los capítulos anteriores habían propiciado el predominio económico de los zanātīs norteafricanos y los puertos andalusíes de Almería y

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Málaga, a condición de sostener la hegemonía política de los **ḡammā** dīs. Estos últimos se aseguraron el consenso de las clases acomodadas rentistas y comerciantes andalusíes al garantizar las posibilidades de exportación de los producción y el suministro regular del oro africano en al-Andalus. No obstante, como suele suceder, de este acuerdo no se beneficiaban todos los actores del drama: mientras que en al-Andalus los puertos levantinos resultaban perjudicados por la nueva situación, en el Magrib e Ifr**ḡ**qiyya los **ḡin** a dīs quedaban relegados a un lugar secundario en beneficio de los zan**ḡ**tīs.

No parece pues extraño que los acontecimientos sucedidos en al-Andalus tuvieran repercusiones exteriores importantes y pusiesen de manifiesto la falta de integración económica andalusí. La consecuencia más evidente de este acontecimiento es que los puertos mediterráneos andalusíes entraran en feroz competencia por los mercados exteriores. Además, al-Andalus había demostrado ser demasiado dependiente respecto al Norte de Africa, de cuya estabilidad dependía en gran parte su prosperidad.

25.1).- Situación político-económica en el Norte de Africa:

La política de “*protectorado*” que el califa al-ḡakam II al-Man**ḡ** r había impuesto al Magrib a través de una penetración más o menos pacífica alcanzaría su nādīr, a nuestro entender, cuando **ḡa**'far Ibn 'Al**ḡ**, emir del Z**ḡ**b y perteneciente a la facción f**ḡ** **ḡ**imí, se desligó de esa

obediencia y se pasó con armas y bagajes a los omeyas durante el año 360 H/971 d.C (al-Nuwayrī, “*Nihāyat al-arab...*”, 1917-1919, II: 108).

Paradójicamente, en nuestra opinión, este hecho, que debería haber culminado la política “*africanista*” de los califas omeyas, se trocó en el detonante de una espiral de violencia. Los omeyas ponderarían con detenimiento la posibilidad de erradicar las posiciones fūqimíes en el Norte de Africa, una vez desplazado el epicentro de su poderío hacia el Este, y decidirían inclinar a su favor el tenso y precario equilibrio entre bloques de poder. Pero este comportamiento implicaría más y más a los omeyas en el Norte de Africa y provocaría un cambio de orientación en su política africana, cuya dureza, -resulta patente a tenor de lo que reflejan las fuentes-, se incrementó.

Los acontecimientos se desarrollaron como sigue: con el fin de obtener en provecho propio el control del territorio cuya soberanía aún detentaba la dinastía *ī, se alimentaría desde Córdoba la desaparición de Z+r+ Ibn Manūd, caudillo al servicio de los fūqimíes, muerto durante un encuentro con *a'far Ibn 'Al+, pero no se calculó con exactitud la reacción del hijo del difunto, Buluqq+n, el cual hizo correr ríos de sangre entre los Zanāta, que habían albergado al asesino de su padre y les declaró una guerra sin cuartel y por tanto despiadada y brutal (Ibn Jaldān, “*Histoire des Berberes...*”, II, 1978: 7 y s.).

La desarticulación de la red zanāta y su liquidación amenazarían con destejer el tapiz cuidadosamente labrado por los omeyas, cuya influencia en el Magrib se basaba en el patrocinio

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

sobre los zanjíes, e implicaría la sustitución de la cúpula gubernamental andalusí más inclinada al pacto y a la política de finos ribetes diplomáticos, desbordada por el inaudito rigor de los acontecimientos, en favor de una oligarquía de base comercial y territorial muy influyente cuya prosperidad reposaba en la explotación de las rutas del oro y que se decantó por una línea de conducta abiertamente agresiva con el fin de preservar sus intereses; así es como la muerte de al-ʿAkam II y el ascenso al poder de un menor de edad, ʿIsm II, el cual, claro está, no se realizó sin problemas (“ʿIkr...”, II, 1983: 185) revirtieron en perjuicio de la autoridad califal, usufructuada por el más esclarecido exponente de esta forma de proceder, Ibn Abī Manʿūr, quien se deshizo de sus competidores políticos de la época de al-ʿAkam II, como al-Muʿāf (“ʿIkr...”, II, 1983: 191) y Ghalib (Ibn ʿAzam, “Naqt...”, 1974: 120) para poder llevar a cabo con desahogo una belicosa y personalista política, exenta en principio de cualquier posible inclinación *pactista*.

Las calamidades de la guerra volvieron pues a adueñarse del Magrib y durante el año 375 H/985 d.C fracasó la última tentativa de al-Manʿūr Ibn Buluqqīn Ibn Zayr Ibn Manḍ (374 H/984 d.C - 386 H/996 d.C) contra Fez y Sijilmāsa; a partir de entonces, y dado que la fuerza no parecía augurarle halagüeños resultados, mejoraron sus relaciones con los omeyas (Julien, II, 1952: 68-69). Parece entonces que la impotencia militar frente a los ejércitos andalusíes inclinaría a los zanjíes a estrechar las relaciones con el gobierno de Córdoba, pues si no, jamás hubieran accedido a la ruta occidental del oro, cuyo suministro estaba controlado por los califas andalusíes. Podría darse el caso de que la necesidad de buenas relaciones con los omeyas hubiera motivado a al-Manʿūr -el berebere- a distanciarse de los fāsimíes, cuyas

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

metas políticas primordiales entraban en conflicto con las cuestiones referentes al Magrib Extremo, ya que el seguimiento de objetivos políticos en el este y en el oeste hubiera supuesto una grave *esquizofrenia* de objetivos y una flagrante falta de medios reales.

No obstante, en nuestra opinión, el acercamiento de Buluqqān Ibn Zurr Ibn Manḍū al-Ḥināq al-Manḥār (386 H/996 d.C – 407 H/1016 d.C) a los omeyas parece haber sido provisorio y coyuntural. Todos los datos inducen a considerar que este jeque era lo bastante inteligente como para labrar su propio destino personal y dinástico sin enfrentarse a los omeyas, contra los cuales tenía escasas esperanzas de triunfar en un conflicto bélico abierto y por ello se valió de la paz que le proporcionaba su alianza con Córdoba para incrementar la prosperidad de su flamante capital, la Qal'a Hamūd, fundada por él durante el año 370 H/980 d.C (Yaqūt al-Ḥamawī, “*Mu'yam al-Buldān*”, IV, 1979: 390) en el eje de las rutas que unían Orán e Ifriqiyya al Magrib occidental, poniéndose en excelente posición para intervenir en las rutas del oro. La edificación de esta nueva ciudad, cuya fundación, en nuestra opinión, había sido permitida por los ḥimīes cordobeses en razón de los réditos económicos que les proporcionaría, requería asimismo el despliegue de una política de arrumacos y cicaterías en torno a los fḥimīes, en cuya esfera de influencia se enclavaba la nueva fundación. Por esta razón, probablemente, sus sucesores, conscientes a nuestro parecer de su precaria posición, acatarían condetodo la soberanía fatimí (Julien, II, 1952: 69).

La Qal'a, situada en el extremo meridional de la Gran Ruta (Julien, II, 1952: 74) constituía un punto intermedio situado en un enclave estratégico cercano al macizo del Aurès, a

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

algunas jornadas de Constatina, a tres días de Sa[†]f. y a dos días de Biskara (Yaq[†]t al-Hamaw[†], “*Mu’yam al-Buld[†]*”, 1979, IV: 390), en un lugar desde el cual Argel resultaba muy accesible. De hecho, parece que las relaciones de los puertos andalusíes del Estrecho con la Qal’a se incrementarían a lo largo del siglo V H/XI d.C, y la capital de los [†]amm[†]díes acabaría por vincular a su territorio la ciudad de Tenes, encrucijada vital para los intereses andalusíes, pues cuando Ma’n Ibn [†]um[†]di[†] al-Tu[†]b[†] se vio obligado a abandonar al-Andalus ante la presión de los almorávides, fue acogido por el señor de la Qal’a, el cual le señaló residencia en Tenes (Ibn ‘I[†]r[†], “*al-Bay[†] al-Mugrib*”, 1993, III: 146). Por el momento, todo parece apuntar a que la fundación de esta plaza beneficiaba también a los ‘amiríes cordobeses, pues al fin B[†]d[†]s y su hijo eran feudatarios suyos: como resultado, todo el Magrib y su comercio costero estaban sometidos a la tutela de al-Mu[†]affar al-‘amirí, [†]lib de al-Andalus, siquiera temporalmente.

En cuanto al Magrib al-Aqsa, había sido confiado íntegramente por al-Mu[†]affar al-‘amirí a al-Mu’izz, heredero de Z[†]r[†] ibn ‘A[†]iya al-Magr[†]w[†], aunque separando de su gobierno las terminales del comercio en el Magrib al-Aqsa, (Tánger, Ceuta y Arcila), las cuales seguían bajo la soberanía directa de los ‘amiríes. Durante el año 397 H/1008 d.C, al-Mu’izz seguía en su puesto (al-Maqqari, “*Naf[†] al-Tib...*”, 1967, I, 1: 400); el vacío de poder en al-Andalus facilitó su emancipación de la tutela cordobesa.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Así que, en el año 401 H/1010 d.C, de todo el territorio africano, Sulaymān al-Musta'īn sólo conservaba el control de Ceuta y Tánger, cuyo gobierno concedió al Ḥammādī 'Alī Ibn Ḥammād (“Una descripción anónima...”, 1983, II: 214). Algeciras fue confiada a su hermano al-Qāsim (“Una descripción anónima...”, 1983, II: 214) con la idea, como vimos, de quebrar en favor de los andalusíes la solidaridad zanāṭī.

Parece que el poder concedido a estos individuos resultó ser excesivo, pues Ceuta no sólo era una terminal de la ruta del oro que conservaba contactos muy complejos con los ziríes, sino que su poder fue aumentando ostensiblemente durante todo el siglo IV H/X d.C, hasta el punto de que el propio al-Manṣūr Ibn Abi Amir comenzó a edificar una ciudad a la cual tenía el proyecto de trasladar la población en la montaña frontera, en Yabal Mīna (Al-Idrīsī, “Description de l’Afrique et de l’Espagne”, 1866: 200). Esta fundación, conforme a la política militar iniciada por al-Manṣūr en el Magrib, poseía una muralla torreada rodeada de antemuros y de un foso (AL-Bakrī, “Description...”, 1938: 102-103). El emir de Ceuta alcanzaría tal poder que llegó a decidir quien podía o no atravesar el Estrecho. En el año 479 H/1086 d.C, el propio Yūsuf Ibn Tāḥīf hubo de pedir permiso al emir ceutí para embarcar sus tropas en la ciudad (al-Ḥimyārī, “al-Rawḍ al-Miḥrī...” 1963: 179-180).

La caída del califato omeya provocó el vacío de poder en el Magrib al-Aqsa, y en consecuencia resultaría fácil para los ziríes desviar en su provecho las rutas del oro. La riqueza

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

provocó escisiones en la familia zīrī, pues en el año 405 H/1014 d.C, se levantó contra el emir zīrī Bādīs al-ḫinhāli, su tío Ḥammad, el cual acató al califa 'abbasí al-Qadir (381 H/991 d.C - 423 H/1031 d.C). Mientras, los bizantinos habían llegado a la ruptura con los fatimíes, centralizando el comercio con todos los musulmanes en Aleppo (407 H/1015 d.C).

Así pues, en el año 407 H/1015 d.C, existía una dinastía zīrī sometida a los 'abbasíes, cuya capital era la Qal'a de los Banu Ḥammad, y una dinastía zīrī fiel a los fatimíes, cuya capital era Qayrawān; esta situación refleja perfectamente la disputa por el control de las rutas del oro, entre los zīrīes y los fatimíes. Falto de valedores, pues los fatimíes se estaban centrando en los problemas del Próximo Oriente, Bādīs, que necesitaba acceder al oro, firmó la paz con su tío Ḥammad en el año 408 H/1017 d.C.

Desde ese momento, la ruta occidental del oro sudanés se había desviado hacia Ifriqiya. Bajo el emir al-Mu'izz (407 H/1016 d.C - 454 H/1062 d.C), la dinastía zīrī disfrutará de su máxima prosperidad y apogeo: la dote de la hija de al-Mu'izz constará, entre otras riquezas, de un millón de dinares, sin contar con que al mismo tiempo se realizan grandes dispendios y obras de arte (Julien, II, 1952: 70). Esta prosperidad no es debida sólo a la riqueza de la tierra, como supone Julien (Julien, 1952, II: 70), sino, sobre todo, al usufructo del oro sudanés, que permitió a los zīrīes de rechazar la soberanía fatmí, finalmente y adoptar la etiqueta califal.

25.2).- La expedición a Cerdeña de Muḥammad de Denia (406 H/1015 d.C):

25.2.1).- Situación general en el Levante andalusí:

En el año 401 H/1010 d.C se inició el éxodo de los fatās eslavos: Muḥammad se dirigió al Levante y se apoderó de Valencia, pero fue expulsado de esta ciudad y hubo de apoderarse de Denia., acuñando moneda ya en el año 402 H/1011 d.C (“*Crónica anónima de los reyes de Taifas*”, 1991: 41) y en el año 405 H/1014 d.C Jayrūn se apoderó de Almería, asesinando a su gobernador (Al-‘Uḥri, “*Tarīkh al-ajbāl*”, 1965: 83).

Mientras tanto, durante el año 404/1013 d.C, Sulaymān al-Mustaḥḥin, a costa de importantes concesiones, que confirmaban la cesión de los gobiernos de Ceuta, Tánger y Algeciras a la familia Ḥammādī, (Ibn Ḥazm, “*Rasa’il...*”, 1987, II: 198) consiguió recuperar las emisiones califales de oro y obtuvo la sumisión de Almería. Esta alianza, que se repetiría en similares términos, posteriormente, entre Almería y el califato Ḥammādī, colocó a Muḥammad en una delicada posición, pues los puertos levantinos se verían sometidos a desempeñar un papel subsidiario en el comercio africano y la distribución del oro, controlado desde el Estrecho. Esta situación de competencia entre el sur y el levante de al-Andalus alcanzó un carácter particularmente enconado entre Denia y Almería, pues los principales enclaves de las rutas comerciales interiores que se dirigían hacia el sureste, Orihuela y Murcia, quedaron en manos de Jayrūn ya en el año 404 H/1013 d.C (Viguera Molíns, 1992: 97), constituyendo esta cuestión, en nuestra opinión, una de las causas de la primera conflagración entre Denia y Almería durante el año 404 H/1013 d.C - 405 H/1014 d.C (Ibn al-Jawharī, “*Kitāb al-ajbāl*”, 1956: 193-

194). Denia, puerto levantino que enlazaba el Estrecho con las Baleares e Italia, resultó muy afectada por el giro de los acontecimientos, ya que, además, de la pérdida de control sobre sus rutas comerciales hacia el interior, en la región de Murcia, había quedado fuera de su esfera de influencia la producción agrícola, minera y manufacturera de una zona clave en la economía andalusí. Este acontecimiento venía a coincidir con la pérdida de contacto directo con el oro africano.

Parece evidente, pues, que a Muḥammad le urgía obtener una solución a corto plazo que asegurara su posición en Denia; es factible que considerase que su única posibilidad estribaba en consolidar su posición en el Mediterráneo prescindiendo, de momento, de la zona del Estrecho, pero para eso hubo de romper sus lazos jurídicos y políticos con Córdoba proclamando en calidad de califa a un marwānī de la rama oriental de los omeyas, al-Mu'ayyad, en noviembre del año 405 H/1014 d.C (Viguera Molíns, 1992: 84) acuñando a nombre del mismo moneda de plata (Véase la nota anterior) . Quizá, al ser un omeya de la rama oriental, Muḥammad esperaba además establecer relaciones con Tripolitania. Por otro lado, es significativo que para celebrar una entronización, la acuñación honorífica se realizase en plata; este hecho parece indicar que a raíz del conflicto con Córdoba y Almería, se padecía penuria de oro en el Levante andalusí.

Con las manos libres jurídicamente, Muḥammad de Denia procedió a poner en práctica la dimensión económica de sus designios, apoderándose sin violencia de las Baleares, probablemente a causa de la identidad de intereses entre la oligarquía deniense y la mallorquina, cuya relación económica era probablemente muy intensa. De hecho, algunas fuentes indican que

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Muḥammad era gobernador de las Baleares y que desde allí se dirigió a ocupar Denia (Ibn Ḥaywān, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, 1993, III: 135) y aunque la noticia no parezca ser cierta, ya es significativo que el destino elegido por el cronista sea Denia y no Valencia. Estas islas constituyen una magnífica avanzadilla sobre el Mediterráneo, y, sobre todo, en la rada de Palma de Mallorca se hallaba la escuadra califal. El caso es que las islas ya formaban parte del emirato deniense en el año 406 H/1015.

En nuestra opinión, una vez bloqueados los caminos del sur, para la oligarquía deniense era prioritario implantarse en el Mediterráneo de tal forma que pudiera participar del comercio italiano con Bizancio. Para conseguirlo, sólo cabía establecer una base en el Mar Tirreno. Tanto para los mallorquines como para los comerciantes de Denia y su reino, un enclave en esa zona, en un punto estratégico de las rutas navales que desde el territorio zāfirí redistribuían el oro sudanés a través de Sicilia hasta Italia, significaba un fortísimo aumento de fuerza.

Después de la anexión de las Baleares, Muḥammad, señor efectivo de Denia, disponía de las herramientas necesarias para materializar sus designios: una parte considerable de la flota califal omeya, una cabaña equina excelente y el apoyo de los mercenarios desocupados que sin duda se alistaron en masa bajo sus banderas al señuelo de un rico botín. La campaña, además, podía ser considerada como una guerra santa, el primer deber legal del recientemente titulado al-Mu'ayyid, pues tanto Córcega como Cerdeña eran islas cristianas.

25.2.2).- La expedición de Muḥammad contra Cerdeña (406 H/1015 d.C).

Podría aceptarse que la captura de alguna base en el teatro de operaciones italiano hubiera permitido a Muḥammad de Denia disponer de un caudal regular de oro, merced al cual podría, no sólo liberarse de la agobiante tutela económica que padecía su emirato de al-Andalus, sino que además le permitiría gozar de una situación preeminente en el Mediterráneo, merced al establecimiento de una cabeza de puente en el centro de la vida comercial de la época. Ahora bien, los designios de este eslavo trocaban en inevitable el enfrentamiento con el imperio bizantino, del cual formaban parte Córcega, Cerdeña, Lombardía y Calabria. La ocasión, no obstante, parecía propicia para intentar un golpe de fortuna, pues el emperador Basilio II (366 H/976 d.C - 416 H/1025 d.C) se encontraba muy comprometido en una difícil campaña contra los búlgaros, en los Balcanes, que se prolongaría hasta el año 409 H/1018 d.C (Maier, 1985: 212). Y además, es factible que no se ponderasen correctamente dos factores: el primero, la respuesta de las nacientes repúblicas italianas de Génova y Pisa, tan interesadas como el que más en impedir el establecimiento de foráneos en su esfera de influencia económica, el Golfo de Génova, el segundo, que la ruptura con Constantinopla significaba perder el comercio con el Oriente bizantino.

Y es que, por otra parte, la visión geoestratégica y económica de Muḥammad parece haberse basado en los datos reunidos por el extinto califato omeya de Córdoba y para esas fechas (405 H/1014 d.C), la política geoestratégica de los califas omeyas de Córdoba llevaba mucho tiempo enterrada. Tampoco el Mediterráneo era ya un mar gobernado por tres únicos

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
poderes -Córdoba, Constantinopla, Ma⁺diyya- como en el siglo IV H./X d.C, sino que a él se
asomaban una enorme multitud de reinos, emiratos y repúblicas deseosos de obtener "*un lugar
al sol*". La empresa planteada por Mu⁺ḥid, pues, padecía de un mal fundamental: los datos en
los que se basaba se hallaban periclitados.

En nuestra opinión, desde la segunda década del siglo V H /XI d.C., todos los
movimientos políticos y económicos andalusíes habían pasado a ser de escala meramente
regional, como no podía ser menos, dada las escasas posibilidades productivas de cualquier
puerto de la época y la disminución del abastecimiento de oro y plata, el cual parece haber sido
general en todo el territorio musulmán (Cantó, 1980: 6), aunque nos permitimos el matizar que
algunos enclaves occidentales, beneficiados por la desviación de las rutas del oro, no parecen
haber resultado demasiado afectados por esta crisis: es el caso de Ifr⁺qiyya en la primera mitad
del siglo IV H/X d.C, como veremos cuando estudiemos la situación de Africa del Norte en
estas fechas, en el siguiente punto.

En todo caso, a nosotros nos parece dudoso que un puerto de tan escasas dimensiones
como Denia (incluso en ese siglo), que ya tenía considerables dificultades para desafiar a
Almería o a Málaga en el Estrecho, se hubiese comprometido en una empresa de tan azarosos
resultados desafiando no sólo a los bizantinos, sino también, como hemos visto, a otros poderes
del Mediterráneo y llevando a cabo una empresa que exigía un notable esfuerzo y una singular
capacidad de planificación, tan sólo para colmar las posibles expectativas psicológicas de su

emir, entre otras razones no especificadas y que parecen pertenecer al nebuloso reino de la fantasía, como llegan a afirmar determinados autores modernos (Rubiera Mata, 1985: 71).

Cuando Muḥammad se anexionó las Baleares, en Ramadán del año 406 H/1015 (Campaner y Fuertes, 1888: 70) logró hacerse con la flota omeya, fondeada en la rada de Palma de Mallorca y con el control de la cabaña equina de las Baleares, famosa ya en el siglo IV H/X d.C (Ibn Ḥawqal, “*Configuration de la Terre*”, I, 1964: 114). Con estos elementos, se enfrentó militarmente a Jayrūn de Almería (Rubiera Mata, 1985: 66). Este conflicto ofrecería al deniense la posibilidad de tantear sus fuerzas con vistas a una próxima actuación de más amplios vuelos. La anexión de las Baleares se acometió, probablemente, con la aprobación de la burguesía mercantil balear, porque ésta veía sus rutas navales hacia el Magrib mediatizadas por el puerto de Almería, gobernado por Jayrūn, el cual desearía centralizar en Almería el tráfico comercial con el Norte de Africa., excluyendo o reduciendo a un papel secundario a otros centros mercantiles y productivos de al-Andalus, que al parecer, aún se hallaba bien lejos de lograr la integración económica de su territorio a comienzos del siglo V H/XI d.C.

No obstante, los acontecimientos se precipitarían tanto en el Mediterráneo Occidental como en el Oriental. En la zona occidental, era imperiosa la necesidad de la zona levantina andalusí por escapar al cerco que se había creado en su torno merced al desembarco de ‘Alī Ibn Ḥammād en Málaga (407 H/1015 d.C) (Ibn Ḥazm, “*Rasa’il...*”, 1987, II: 199) el cual rechazó la soberanía de Sulaymān al-Mustaḥḥin y forjó una alianza directa con Jayrūn, con el

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

cual debía contar para crear una pequeña talasocracia económica basada en el monopolio del oro africano, el dominio de los puertos más importantes del sur de Al-Andalus y el control económico de la costa del Magrib al-Aqsa, pues al fin y al cabo, en manos de los **ḥammādīes** se hallaban no sólo Ceuta, Tánger y Algeciras, sino que además su predio familiar eran las montañas Gumara (Ibn **Ḥazm**, “*Rasa’il...*”, 1987, II: 198-200), entre Tánger y Tetuán, a través de las cuales pasaban las rutas del oro africano hacia la costa, desde Fez, sin contar con las estrechas relaciones mantenidas por Almería con la Qal’a de los Banu Hammad, las cuales se confirmarían algunos años más tarde, cuando M^u’n Ibn **Ḥumayd** al-Tu^u**ḥ**, huyendo de la presión ejercida por los ‘abb^ā**ḍīes** sevillanos sobre sus posesiones, solicitase asilo en esa Corte (Ibn **’Aṣṣir**, “*Bayān al-Mugrib*”, 1993, III: 146).

En el Mediterráneo Oriental, el cepo que se había cerrado en torno al cuello de Denia, merced al pacto sellado entre los **ḥammādīes** y Almería, vino a coincidir con la publicación legalizada de una crisóbula emanada de la corte de Basilio II, en la cual se decretaba el cierre de los territorios bizantinos al comercio con los musulmanes, según algunos (Maier, 1974: 212) o al menos se limitaba éste a la ciudad de Alepo (407 H/1015 d.C) (Shaban, 1980, II: 229). Y por si esto fuera poco, Mu^ḥ**ammad** no podía intervenir en el Mediterráneo Central, donde el control **zīrī** era prácticamente absoluto y cuyas posiciones en Italia habían ganado enteros ya en el año 406 H/1014 d.C (Shaban, 1980, II: 229).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

En al-Andalus, parece, por otra parte, que Muḥammad, además, había perdido la fuerza estratégica que le daba el apoyo de Sulaymān al-Mustaḥḥin, pues éste había sido abandonado por todos los grupos de poder, a causa de la creciente influencia económica de los ḥammādīes. Por lo tanto, si Muḥammad deseaba asentar su poder, debía encontrar una solución a la tremenda crisis económica de su emirato, había de satisfacer a la oligarquía comercial de Denia y las Baleares, y para lograrlo, no siendo sus solas fuerzas suficientes para enfrentarse a ‘Alī Ibn Ḥammād y Jayrūn, sólo le cabía establecerse en Italia, donde el oro africano, distribuido desde Sicilia y Qayrawān, corría con mayor fluidez. Así pues, preparó diligentemente una expedición contra Cerdeña, que, unida a las Baleares, sería la base de una poderosa talasocracia rival de los ḥammādīes y de los zīrīes y capaz de enfrentarse al monopolio ejercido de hecho por éstos sobre el oro africano.

Cerdeña es una gran isla, dotada de yacimientos de plomo, plata y sal, en su época cubierta por bosques resinosos y praderíos, con muchos puntos de agua dulce y abundante coral. Las relaciones con las Baleares son facilitadas inmensamente por una corriente continua de dos a cuatro nudos que, en el sentido de las agujas del reloj, permite acceder desde Menorca hasta Marsella y Génova y regresar por la costa de poniente de las islas del Tirreno hacia Argelia, el Mar de Alborán y la costa española. Fue atacada por los musulmanes, que sepamos, en el año 135 H/ 752 d.C (Ibn al-Aḥḥār, “*Kamāl...*”, 1870, IV: 568), incursión en la cual algunos autores aseguran que se capturó inmenso botín y 3.000 cautivos (Ibn al-Ḥabbāb, “*Kitāb al-Ḥilāt...*”, 1965: 186), -aunque esto nos parece es una exageración-, en el año 206/822 d.C (Ibn ‘Aḥḥār, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, 1998, II: 97) y en el año 323 H/934 d.C (Ibn al-Aḥḥār,

“*Kam*...”, 1870, IV, 568) y estas incursiones les dieron un conocimiento aproximado de la isla, pues al-Bakr dice de ella que:

“...la isla de Cerdeña está cubierta por los cultivos, por los animales productores de leche y posee además otras riquezas; su longitud es de 130 millas, su anchura de 120 millas. La isla de Cerdeña contiene cuatro ciudades, sus ríos son numerosos y sus bienes son abundantes. Sus nativos son cristianos de origen berebere, de aquellos que dejan crecer su pelo tanto como el de las mujeres y cuya arma preferida es la azagaya. No se cubren de armaduras, sino que tan sólo portan un peto de cuero. En Cerdeña el calor es agobiante, pero no hay animales depredadores” (Ibn al-Abbā, “*Kitāb al-Īlāt...*”, 1965: 198).

El emir deniense se mostró muy industrioso: desplegó una flota de 120 navíos y desembarcó sin oposición externa –de momento- en Cerdeña, donde realizó una gran matanza de habitantes, sobre todo mujeres y niños (Ibn al-Aḥḥār, “*Kam*...”, 1870, IV: 568). Liberó a bastantes cautivos musulmanes (al-Dabbi, “*Bugyat...*”, 1885, biog. 1379) probablemente corsarios, prácticos en el territorio y que habían de reforzar su ejército.

Entre los cronistas árabes, sólo Ibn al-Aḥḥār menciona el número de barcos: 120. Pero no especifica, claro, cuántos eran transportes ni cuál era la capacidad de su vaso, forzosamente reducida debido a la capacidad relativamente escasa de la vela latina para llevar grandes cargas. Por eso no haremos una estimación aventurada del número de efectivos transportados, aunque

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

no debían ser demasiados, puesto que algunos autores, basándose en las fuentes, señalan la existencia de dos expediciones (Rubiera Mata, 1985: 68-69), quizás necesarias para reforzar la presencia militar musulmana en la isla.. Según esta misma autora, se trataba de 125 navíos con 1000 jinetes y sus caballerías (Rubiera Mata, 1985: 67). No conocemos la procedencia de este dato.

Los cronistas musulmanes no especifican donde desembarcó Muḥammad, aunque el lugar más a propósito sería, para nosotros, el Golfo de Cagliari. Primero porque la navegación hasta el cabo Spartivento permite mantener la incertidumbre entre los defensores de la isla, pues desde allí es igualmente posible enfilar hacia Africa que hacia Italia, y después porque Cagliari posee una bahía abierta y arenosa de tan sólo unas nueve brazas de profundidad media, protegida de los vientos de través durante todo el año, contrariamente a lo que sucede en el resto de las escarpadas costas sardas. La llanura de Campidano, donde está situada Cagliari, además, atraviesa la isla desde el Golfo de Cagliari, en dirección N-O hasta el Golfo de Oristano, facilitando una rápida salida a la fachada oeste de la isla. Controlar esta llanura es dividir la isla por la mitad. Por otro lado, al ser una zona poblada, era posible abastecerse sobre el terreno, y al ser una zona abierta por el río Samassi, permitía una rápida explotación del éxito inicial del desembarco hacia el interior de la isla.

El fracaso del ataque nació no tanto de la inopinada y tenaz resistencia de los defensores como de la falta de objetivos definidos en la concepción general del plan; el éxito inicial debió

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

sorprender a los denienses, algunos de los cuales preferirían recoger los bártulos y volver a al-Andalus con lo saqueado, mientras que otros albergarían la esperanza de fundar una colonia en la isla, objetivo no tan descabellado si se tiene en cuenta, por ejemplo, la historia de Creta. Este factor de indecisión se habría incubado en la propia heterogeneidad de las tropas atacantes y en la falta de decisión del mando supremo, pues al parecer éste prefirió apaciguar a los descontentos organizando algunas algaradas por el interior de la isla, mientras que la escisión entre sus tropas se ensanchaba (al-ʿUmayyad, “*Yadwa...*”, 1983: biog. de Muḥammad). El hecho es que la situación no tardó en estallar, pues mientras que Muḥammad abaluartaba la costa con diversas construcciones militares y preparaba un asentamiento permanente, parte de sus tropas se levantó contra él (al-Dabbi, “*Bugyat...*”, 1885, biog. 1379).

A la par que este acontecimiento tenía lugar, algunos de sus barcos eran capturados por los cristianos al acecho, pues para entonces la expedición se había retrasado tanto que las flotas de Génova y Pisa ya cercaban la isla. Muḥammad decidió reembarcarse (al-Humaydi, 1983: biog. Muḥammad), al parecer a raíz de un descalabro sufrido en terreno abierto a manos de los reyes cristianos (ʿI) (Ibn al-Aʿrabi, “*Kamāl...*”, 1870, IV: 568).

Lo cierto es que, de una manera u otra, lo que restase de la flota deniense empujó de nuevo hacia el mar abierto; durante esta delicada maniobra, los cronistas musulmanes (al-Dabbi, al-Humaydi, Ibn al-Atir) coinciden en señalar el estallido de una tormenta, ante la cual Muḥammad obligó a su almirante Abu Jarrub, contrario a este parecer, a intentar refugiarse en un puerto (?) (al-Dabbi, 1885, “*Bugyat...*”: biog. 1379). Al-ʿUmayyad dice que la escuadra se

refugió en un fondeadero, obligada por Muḥammad contra el parecer de Abu Jarrub, para evitar una tormenta (al-ʿUmayyad, “*Yadwa...*”, 1983: biog. Muḥammad).

Al parecer, se diría que la expedición musulmana se demoró en Cerdeña hasta finales de Agosto, cuando ya la situación del ejército musulmán estaba comprometida en la isla. En ese momento, cuando aún soplan en la costa de la isla vientos favorables N-O, hubiera sido por lo menos prudente que la flota musulmana contornease en dirección norte la costa oeste de Cerdeña, terriblemente escarpada, con la intención de tomar la deriva hacia las Baleares desde Punta Caprara, el lugar más idóneo para ello. Cuando aún el mando no habría tomado una resolución, un violento galerno de los primeros de la estación de otoño (el galerno es un viento repentino de vendaval que sopla entre el levante y el septentrión) acompañado de una fuerte borrasca, como suele suceder en esa zona hacia esas fechas, debió sorprender a la armada, que para sobrevivir debería haberse internado en mar abierto y desafiar a las fuertes corrientes de viento en espiral que, a menos de 3 millas de la costa, arrastran contra ella, con terrible fuerza, todo cuanto flota, con una furia que siempre sorprende a aquellos que consideran al Mediterráneo como un mar tranquilo y de fácil navegación.

En esa tesitura, Muḥammad, que al fin y al cabo era un completo desconocedor de los asuntos del mar, dio la peor orden que podía dictar: mandó a la flota que se refugiase en una ensenada; eso fue el fin, pues, al inconveniente de descomponer la maniobra colectiva que ya se había iniciado con un sentido totalmente contrario, este movimiento ponía en manos del viento borrascoso de Cerdeña al conjunto de los barcos; el viento que soplaba en dirección a la ribera

tomó toda la superficie de las velas, y dado que el galerno de Cerdeña a veces alcanza cuatro nudos de velocidad, sobre todo en bahías cerradas, los navíos andalusíes no pudieron tomar dirección y fueron rápidamente arrastrados contra la costa, embarrancando en alguna de las múltiples barras arenosas que bordean Cerdeña; en ese sitio, los cristianos se limitaron a exterminar a las extenuadas tripulaciones ante la impotencia de Muḥammad (al-Dabbi, “*Bugyat...*”, 1885: biog. 1379). El único sector de la costa oeste sarda lo suficientemente angosto donde un barco de escasas dimensiones pueda embarrancar sin que su tripulación pueda escapar es, probablemente, el cabo situado al norte de Alger, donde las llanuras rocosas hacen, por añadidura, muy difícil la progresión de la infantería hacia el interior de la isla, lo cual significa que si bien algunos de los soldados y tripulantes consiguieron escapar de la catástrofe, no podrían zafarse de los ávidos cristianos que los esperaban sobre los acantilados y en la playa.

Es factible que el desastre fuese tan completo como para impedir a Muḥammad volver a reintentar la empresa, si así lo hubiera deseado; no es probable que hubiera una segunda expedición sino que estas palabras deben referirse a que se realizaron dos viajes hasta la isla, como ya dijimos (“*Una descripción anónima...*”, 1983, II, [11]) y de hecho, la derrota, acaecida durante el año 407 H/1015 d.C, significó el fin de las invasiones islámicas de la isla y como veremos, selló la suerte de la dinastía omeya en al-Andalus. La destrucción de la flota y la aniquilación de los recursos denienses defenestró sus expectativas comerciales y sometió a Denia a la soberanía económica $\text{†amm}^{\text{†dí}}$. Denia se convertiría en un centro local de redistribución mercantil, con un mercado de reducida amplitud, sometido en grado sumo a las pulsaciones locales. De hecho, dejó de emitir moneda de oro y su plata pasó a ser de pésima

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
calidad (Cantó, 1980, 4-6). El protagonismo económico andalusí dependería en lo sucesivo de los puertos del Estrecho de Gibraltar. Por otro lado, este desastre señala la última actuación exterior de cierta envergadura contra los cristianos de un poder andalusí, convirtiendo a Denia en un puerto dedicado al corso (al-ʿImyān: “Kitāb al-Rawḍ...”, 1963: 159). En lo sucesivo, al-Andalus perderá su protagonismo en favor del comercio italiano y catalán.

25.3).- La economía, el comercio y la inflación en al-Andalus bajo el califato ʿammānī de Córdoba (407-408 H/1016 d.C - 417 H/1026 d.C).

Todo apunta a que la instalación de los ʿammānīes en el trono califal vino precedida por una compleja serie de acontecimientos económicos, el primero de los cuales sería el proceso inflacionario a que daría lugar el sitio de Córdoba por los beréberes. La única opción de los andalusíes para prescindir de los ʿammānīes y escapar a su control financiero consistía en intentar abrir mercados y obtener metales preciosos en Ultramar, pero esta vía se cerró bruscamente en Cerdeña (406 H/1015 d.C) y en consecuencia los ʿammānīes van a lograr la sumisión de todo al-Andalus durante un largo periodo de tiempo.

25.3.1).- Una cumbre del proceso inflacionario (400 H/1009 d.C-404 H/1013 d.C).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Al parecer, desde el año 400 H/1009 d.C. comenzó a registrarse una nueva alza inflacionaria. Este fenómeno, que suele acompañar a la guerra, tuvo su origen en el saqueo y puesta en circulación de los tesoros acumulados en Córdoba, Valencia y otras ciudades afectadas por la alfetna. Para el caso de Valencia, por ejemplo, sabemos que:

“...sus ingresos (de Mubarak y Muzaffar) alcanzaron, durante los primeros tiempos de su emirato, los 120.000 dinares mensuales: 70.000 procedían de Valencia y 50.000 de Játiva (..)se produjeron sublevaciones contra ellos y sus servidores por el aumento de los impuestos.” Ibn Bassam, “*Qajira...*”, 1981, III, 1: 14-22).

Por otra parte, la mayoría de la riqueza puesta en circulación salía fuera de al-Andalus, ya sea a manos de los mercenarios africanos o europeos. Por ejemplo: para pagar a los mercenarios catalanes, que sólo querían su paga en oro, el pueblo cordobés llegó a expoliar, durante el año 401 H/1010 d.C, el tesoro de la renta de los habices depositado en la macsura de la mezquita aljama de Córdoba (Ibn ‘Iḥrāq, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, 1993, III: 91). La derrota de estos mercenarios cristianos en el río Guadiaro proporcionó a los bereberes inmensas sumas; tan sólo lo hallado en la tienda del ministro judío del conde de Barcelona alcanzaba la suma de 30.000 dinares (Ibn ‘Iḥrāq, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, 1993, III: 91). que poco después tomarían el camino de Africa. Pensemos sólo en el tesoro que Zūwāq ibn Zayd debió amasar antes de partir para Ifriqiya (421 H/1019 d.C), asunto sobre el que volveremos más adelante. Para hacer frente a la catastrófica situación hacendística, el califa cordobés ‘Ismā‘il Ibn ‘Abd al-Ḥabbār se vio precisado a crear un nuevo impuesto, desgraciadamente no especificado, que fue cargado principalmente al pueblo menudo y los mercaderes de la capital.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

El califa recurrió también a la monetización de lo que restaba en los palacios omeyas (Ibn 'Iḥrāq, “*Al-Bayʿn al-Mugrib*”, 1993, III: 92).

El resultado de estas medidas fue el empobrecimiento de la masa urbana cordobesa, aunque el fenómeno tuviera probablemente repercusiones en todo al-Andalus, dada la estructura rígidamente centralista de la economía andalusí y una creciente especulación, pues mientras que mayores sumas eran expulsadas al mercado, la producción agraria y manufacturera probablemente descendió peligrosamente, a causa de los disturbios, las epidemias y las rapiñas de unos y otros. De hecho, las fuentes nos dicen que el pueblo cordobés no pudo pagar las nuevas ayudas solicitadas por el gobierno (Ibn 'Iḥrāq, “*Al-Bayʿn al-Mugrib*”, 1993: 96). El momento era tanto más delicado cuanto que la producción agraria iba a descender en picado, debido al prolongado saqueo de los distritos de Córdoba por los beréberes, pues la guerra generó un éxodo campesino a la capital omeya. Córdoba, que ya estaba desabastecida por el cerco (Ibn 'Iḥrāq, “*Al-Bayʿn al-Mugrib*”, 1993, III: 94), perdió así el apoyo del campo circundante y se vio obligada a aceptar una gran masa flotante de bocas que habían de alimentarse.

La rapacidad de los aventureros que se fueron enseñoreando de los territorios de al-Andalus, por lo demás, parece no haber tenido límites; las exacciones practicadas sobre los desdichados burgueses y campesinos se basaron en la absorción de una enorme cantidad de población fugitiva y vagabunda, cristiana y musulmana, libre o esclava, como sucedió en el caso

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
de Valencia (Ibn Bassām, “*Ġājira...*”, 1981, III, 1: 16), la cual, al menos en parte, procedía de
Córdoba (Ibn ‘Iḥṣān, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, 1993, III: 97).

Es lícito presumir, en estas circunstancias, el caos y la desarticulación de las redes económicas generadas por el pulular de ejércitos y refugiados a través de todo al-Andalus...La escasez de manufacturas, la paralización de la distribución y la caída de la producción agraria debieron provocar un fuerte alza de precios. El oro perdería valor frente a la producción y se verterían más sumas al mercado, con una consecuencia inmediata, la devaluación de la moneda y otra a medio plazo: la rarificación de la circulación del mismo, por la escasez creciente y la falta de fuentes de obtención. La inflación alcanzó su punto álgido durante el sitio de Córdoba, durante el cual el hambre llegó a ser tan extremosa que incluso se cometieron actos de canibalismo (Ibn ‘Iḥṣān, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, 1993, III: 97) .

Para colmo, las inundaciones afectaron gravemente a la dicha urbe y el alza de los precios sobrepasó toda medida durante el año 401 H/1010-1011 d.C (Ibn ‘Iḥṣān, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, 1993, III: 97). Al fin, un grupo de notables se presentó a ‘Uṣṣān II y le pintó el sombrío cuadro de la vida cordobesa: no quedaban caudales, el pueblo estaba arruinado por los impuestos, los precios se habían disparado y los soldados también carecían de dinero, mientras que las fronteras, sobre las cuales se aprestaban a caer los cristianos, estaban desorganizadas (Ibn ‘Iḥṣān, “*Al-Bayān al-Mugrib*” , 1993, III: 99).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Durante los tres años que precedieron a la usurpación $\text{†amm}^{\text{†}}\text{dí}$ (404 H/1013 d.C a 406 H/1015 d.C) todos los capitales públicos que restaban puede ser que se pusieran en circulación, y una gran parte de los privados, pacientemente tesaurizados durante décadas, fueron pasto de la guerra; por ejemplo, como precio por la obtención del amán, los beréberes de Sulaym †n exigieron a uno solo de los ciudadanos de Córdoba, Ibn al- $\text{†ar}^{\text{†}}$, la exorbitante suma de 100.000 dinares (Ibn $\text{†r}^{\text{†}}$, “*Al-Bay †n al-Mugrib*”, 1993, III: 103). No es pues extraño que incluso las rentas de la nobleza comenzasen a desaparecer. La situación general se agravó considerablemente debido a la peste generalizada en todo al-Andalus, testificada por una inscripción epigráfica que existió en la parroquia de San Juan Bautista de la Palma, en Sevilla, que menciona una peste general “*en los años de 1020*” (411 H) (Masdeu, “*Historia Crítica de España*”, IX, 1791: 445). Esta peste vino a actuar sobre una población biológicamente debilitada por las privaciones y un territorio desarticulado por la guerra. La consecuencia debió ser la mortandad y la caída en picado de la producción agraria e industrial, con su corolario de escasez de bienes y alimentos en las ciudades, y con su fruto: el alza repentina y brutal de los precios y el repunte de la inflación.

25.3.2).- Fracaso de la alternativa a los $\text{†amm}^{\text{†}}\text{díes}$ (406 H/1015 d.C):

La situación económica debió agravarse por la desaparición de la protección omeya al comercio naval. La alfetna² traería su corolario de piratería, dificultando el acceso a las ciudades costeras, donde también parece hubo peste (a tenor de la información anteriormente

² .- Este arabismo aparece en un documento de Sancho III el Mayor (Pérez de Urbel, 1950: 203).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

suministrada) y donde la inflación fue más dura porque sus puertos habían adquirido un papel comercial redistributivo, que no les permitía paliar las alzas de precios mediante la producción propia. La solución fue el rigor impositivo, como ya hemos visto. Durante la etapa **†amm** [^]dí, los intereses económicos de Levante fueron postergados por los de las ciudades costeras de Andalucía y el Magrib al-Aqsa. Además, la derrota sufrida por Muḥammad en Cerdeña selló la suerte de la dinastía omeya; sus principales valedores, agotadas sus reservas humanas y económicas, serán incapaces tanto de abrir rutas comerciales hacia el este como de oponerse a la usurpación de la dignidad califal por los **†am** [^]díes, que gozaban del control de la ruta del oro y las vías navales del Mediterráneo Occidental, merced a su patrimonio familiar en las montañas Gumara (Ibn Ḥazm, 1981, II, 206) comunicado con Fez, y a sus valiatos de Ceuta, Tánger y Algeciras.

Podría ser que fuese esta tesitura la que obligó a la oligarquía comercial de Tortosa y Valencia, sin otro partido al que acogerse, a aceptar el papel económico subsidiario asignado a ellos por los **†amm** [^]díes, siquiera temporalmente, y así fue acatado al nuevo califa. Los **†amm** [^]díes obtendrían sin excesivas dificultades la sumisión de los puertos occidentales de al-Andalus, como Saltés, a los que podía vedarse la entrada al Atlántico o al Mediterráneo desde Tánger, e incluso el clan omeya y amirí hubo de plegarse a las condiciones de los **†amm** [^]díes. Y para consolidar su situación, 'Al**†** Ibn Ḥamm [^]d obtuvo el reconocimiento de al-Mu'izz Ibn Z**†r†** en Fez (“Una descripción anónima...”, 1982, II: 216), pues Fez, para obtener los productos de la costa mediterránea, precisaba mantener expeditos los caminos hacia los puertos de esa región y tanto el camino como las propias factorías habían acatado a los **†amm** [^]díes.

Los puertos controlados por los hamudíes no solamente eran los mejor situados estratégicamente en el Mediterráneo Occidental, sino que además se extendían desde Tortosa hasta Tánger, de fuerza o por grado. Además, Ceuta y Tánger, eran las terminales de la ruta del oro africano que se dirigía a al-Andalus. Si alguno de los reinos que se estaban formando deseaba comerciar, habría de obtener el oro cuyo tráfico era acaparado por los **Ḥammādīes**, los cuales llegaron a obtener el respaldo de los clientes omeyas, que les franquearon las puertas de Málaga (Ibn **Ḥazm**, “*Rasa’il...*”, 1987, II: 198-200) y acudieron a su encuentro Jayrūn y el clan de los **Ḥamūdīes** (Ibn **ʿIḥrāq**, “*Al-Bayʿn al-Mugrib*”, 1993, III: 109) Por esta razón, es posible, al menos para nosotros, que incluso Al-Muʿayyid, el califa deniense, el cual poseía intereses en la conservación de la ruta hacia Libia y Egipto que ahora monopolizaban los **Ḥamūdīes**, aliados de los **Ḥammādīes**, se viera obligado a urdir una zalgarda e intentar desembarazarse sin éxito de Muḥammad, máximo cuando algunos pataches alcanzaron Mallorca con las desastrosas nuevas de la expedición a Cerdeña; pero esta alhodera, en exceso zaborotuda, no obtuvo éxito. Rubiera se limita a señalar que terminó sus días en el Norte de Africa (Rubiera Mata, 1985: 65)

ʿAlī Ibn **Ḥammād** había cultivado unas excelentes relaciones con los omeyas antes de ascender al califato, e incluso llegó a solicitar un préstamo a un nieto de **ʿAbd al-Raḥmān III** (Ibn Hazm, “*Naqt...*”, 1974: 130). El mismo llevaba sangre qurayshí en sus venas, pues su madre se llamaba al-Baydāʾ al-Qurayshīya (Ibn **ʿIḥrāq**, “*Al-Bayʿn al-Mugrib*”, 1993, III:

112). Estos lazos no se desmintieron después del comienzo de la alfatna, pues cuando Sulayman al-Musta'in entró en Córdoba durante el año 403 H/1013 d.C, designó a 'Al+ Ibn ʿamm d como gobernador de Ceuta y a su hermano al-Q̄sim Ibn ʿamm d como valí de Tánger, Arcila (Ibn 'Iḥr+ “*Al-Bayʿn al-Mugrib*”, 1993, III: 103) y Algeciras (Ibn ʿazm, “*Rasa'il...*”, 1987, II: 199).

Además, 'Al+ Ibn ʿamm d, cuando hubo tomado la resolución de desalojar a los omeyas del poder, antes de pasar a al-Andalus, aseguró su pacto con los z+ríes a través del jefe del clan, Z̄w+ Ibn Z+r+ Ibn Man̄d al-ʿinh̄í presentándose con su acuerdo en Córdoba (407 H/1016 d.C) (“*Una descripción anónima...*”, 1982, II: 214). De esta manera, se aseguraba el concurso del oro y el comercio z+rí. Córdoba sufrió un nuevo cerco; para la oligarquía cordobesa era evidente que sólo sumándose al hamudí podría mantener sus condiciones, y Sulaym̄n al-Musta'+n, el cual no gozaba, por así decirlo, del apoyo popular, fue entregado por los cordobeses al berebere (“*Una descripción anónima...*”, 1982, II, 214). Para evitar toda suspicacia y eliminar los posibles escrúpulos que aún restasen en las conciencias, 'Al+ Ibn ʿamm d intentó dar apariencia legal a su investidura califal, y por eso, merced a una ficción jurídica, se invistió como heredero legal de ʿi*̄m II, comprobó la muerte de este califa y mando ejecutar a Sulaym̄n al-Musta'+n, al cual le achacó su muerte, con razón o sin ella (407-408 H/1016 d.C), tomando el mismo título que ostentara ' Abd al-Ra+m̄n III : al N̄ir li din All̄h.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

No obstante, es muy factible que el flamante califa conociese perfectamente cuales eran las bases reales de su poder, y su preocupación primordial consistió en asegurarse la incierta lealtad de los principales puertos del sur de al-Andalus : en Sevilla, fue investido gobernador su hermano al-Qasim (Levi-Provençal, 1957, IV: 478-479), convirtió a Málaga en la residencia de su familia (Ibn Qasim, “*Rasa’il...*” 1987, II: 204) y dotó a Algeciras de una guarnición afecta y numerosa. Esto, sin contar con el poder efectivo sobre Ceuta y Tánger. Al desestimar a Almería en beneficio de Málaga, ‘Alī Ibn ‘Ammār se granjearía un oculto enemigo en la persona de su aliado Jayrūn. Para regularizar la situación económica y regenerar el tejido comercial, ‘Alī Ibn ‘Ammār mantuvo durante los primeros meses un gobierno honesto, acuñando de forma regular moneda de oro (Cantó, 1980: 5) que fomentase el comercio e impuso un sumarísimo sistema de justicia (Ibn ‘Iṣṣrāq, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, 1993, III: 109). Sin embargo, habría de enfrentarse a la casi inmediata reacción de los afectados: una parte de los propios beréberes, a los cuales se les impedía ejercer exacción alguna y la facción de los esclavos, cuyo miembro más caracterizado, el gatamuro Jayrūn, no podía sentirse en exceso cómodo ante la situación tan preeminente de Málaga y Sevilla.

En nuestra opinión, esta es la causa por la cual, probablemente, Jayrūn se tornó contra su antiguo aliado y abrazó la causa *legitimista*, lo que en la práctica equivalía a aliarse con la aristocracia marwaní y amirí y obtuvo la alianza con el árabe Mun‘ir al-Manṣūr de Zaragoza (Viguera Molíns, 1988: 174), quien no se vería menos afectado que el resto de las taifas orientales por las crecientes restricciones emanadas desde Córdoba.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

A la misma facción se sumó la opinión cordobesa, abiertamente legitimista y ortodoxa, que no veía con buen talante el predominio comercial norteafricano ni la usurpación del Califato por una dinastía que los cronistas coinciden en señalar como chífí (Ibn ‘Iḥṣān, “*Al-Bayḥān al-Mugrib*”, 1993, III: 104). Por otro lado, probablemente para aumentar los recursos del Estado, ‘Alī Ibn ‘Uammād cargó al pueblo cordobés con crecidas contribuciones, despojó a la nobleza de sus tierras y venalizó la justicia (Ibn ‘Iḥṣān, “*Al-Bayḥān al-Mugrib*”, 1993, III: 111). Estas medidas, que debieron hacerle ingresar bastante riqueza, generaron sin duda un descontento muy profundo. En nuestra opinión, estos acontecimientos hicieron vacilar la ya dudosa popularidad de ‘Alī Ibn ‘Uammād, el cual basculó hacia los zanāḥīes, cuyo territorio era atravesado por la ruta occidental del oro que se dirigía desde Sīlīmīsa hasta Fez. Al mismo tiempo, conociendo el espíritu de fronda que animaba a la burguesía cordobesa, la hizo responsable de cualquier desorden acarreado por el pueblo menudo de la capital (Levi Provençal, 1957, IV: 479).

Cuando el primer califa africano de al-Andalus se aprestaba para dar batalla al nuevo pretendiente omeya, el noble al-Murṭaḥ, que había reunido sus tropas en Játiva durante el año 409 H/1018 d.C, tres esclavos acabaron con su vida (“*Ḥikr...*”, II, 1983: 216). Aunque dijeron haber actuado por propia iniciativa, es ciertamente probable que el instigador fuera Jayrūn, personaje dudoso e intrigante que tenía mucho que ganar con su muerte y que llevaría la iniciativa en los meses sucesivos. En nuestra opinión, su doblez era tan descomunal que había alzado el confalón de la legitimidad sólo para arrojarlo al suelo cuando hubiera obtenido sus fines, que no eran otros que aligerar la tutela ‘Uammādī sobre Almería, suscitando enemigos a

esta dinastía, así como obtener unas relaciones preferenciales con los **ẓiṛíes** granadinos –lo cual significaba ampliar su espectro comercial a toda la costa mediterránea africana hasta Barqa-, en cuyas manos, como veremos, no dudó en arrojar al desdichado al-Murta^ñ.

No es pues de extrañar que la coalición de eslavos y marwaníes que había alzado a al-Murta^ñ se dirigiese en primer lugar contra los **ẓiṛíes** de Granada, por incitación de Jayr^ñ (Levi-Provençal, 1957, IV: 479)., el cual, en su demasía, ya había trazado los vectores principales de su traición (Ibn ‘I^ñr⁺, “*Al-Bay^ñ al-Mugrib*”, 1993, III: 112). En este feo trabajo se sirvió de Mun^ñir de Zaragoza, el cual corcavó el ánimo de los francos que seguían a al-Murta^ñ (Ibn ‘I^ñr⁺, “*Al-Bay^ñ al-Mugrib*”, 1993, III: 113). Como hemos sugerido con anterioridad, dos eran los objetivos que guiaban la política de Jayr^ñ. El primero responde a móviles de comercio interior, pues este eslavo no deseaba malquistarse con los **ẓiṛíes**, sino consolidar su presencia en las rutas comerciales terrestres que se encontraban en su poder y que se dirigían desde el emirato en formación de Almería al Levante y el Sudeste, siendo algunas de ellas plazas fronteras de los dominios **ẓiṛíes**, dado que en poder de Jayr^ñ obraban Guadix, Jaén, Priego, Jódar, Baza, Arjona, Beja, Tejada y Chinchilla (“*Una descripción anónima...*”, 1983, II: 230), claves de la penetración hacia el interior de la Península desde el sureste. Pero estas rutas eran amenazadas por la actitud hostil del señorío de Granada, donde ha poco se habían establecido los errantes **ẓiṛíes** (‘Abd-All^ñh, “*Memorias...*”, 1980: 87-88). La clave de la situación era la región de Tudmir, desde cuya costa, excelentemente comunicada con el interior, se accedía en un día y una noche a Tenes (Ya'qubi, 1967 (reimp): 354). Las relaciones de los **ẓiṛíes** con Murcia se confirman también con algunos paralelos en la

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
construcción defensiva, como el del castillejo de Monteagudo con el palacio z+rí de Al+r
(Jiménez Castillo, 1990: 92).

Tanto si los +amm^ días lograban consolidar su soberanía en la zona del sudeste como si los puertos levantinos obtenían relaciones privilegiadas con Ceuta y Córdoba a través de un califa omeya triunfante, la situación de Jayr^n era igualmente desairada, porque Almería estaba desarrollando el comercio directo con Africa y alimentando las redes de redistribución hacia Levante por Cartagena y Murcia. La única opción que le restaba era debilitar a los hamudíes aliándose al bando *legitimista* y valerse de éste para amagar contra los *inh@yíes granadinos, mientras les tendía un cable con el objeto de demostrarles su predisposición amistosa, y así afirmar su posición en el Norte de Africa, malquistando de paso a los puertos levantinos, sus aliados en la aventura de al-Murta^à, con los z+ríes africanos, parientes cercanos de los *inh@yíes.

Por esa razón, se puede aceptar que Jayr^n mantuviese tratos con Z@w+ Ibn Z+r+ mientras al-Murta^à sitiaba la ciudad (Levi-Provençal, 1957, IV: 479). Además, debe tenerse en cuenta que Z@w+ Ibn Z+r+ y su gente habían traído a al-Andalus, según propia confesión, grandes riquezas (Abd-All@h, “*Memorias...*”, 1980: 87) las cuales debieron estimular bastante a Jayr^n.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Dado que además al-Murtaḡà era un individuo virtuoso (Ibn Ḥazm, 1974: 80), el omeya fue abandonado por Jayrḡn ante los muros de Elvira (Levi-Provençal, 1957, IV: 479), porque éste último no deseaba en modo alguno la consolidación de ningún poder supralocal. Es muy probable que, en virtud de los pactos secretos presumiblemente ajustados con Zḡwḡ Ibn Zḡrḡ, Jayrḡn ordenase la muerte de al-Murtaḡà en Guadix, hasta donde le habían seguido los espías apostados por el fatà almeriense (Ibn 'Iḡḡrḡ, "Al-Bayḡn al-Mugrib", 1993, III: 114). Jayrḡn debió ver colmadas sus expectativas, pues no se le vuelve a mencionar hasta años después.

Al parecer, la aventura de Jayrḡn fue venturosa, pues no sólo restableció las relaciones con los puertos africanos, sino que a la muerte de 'Alḡ Ibn Ḥammḡd, su hermano, al-Qḡsim Ibn Ḥammḡd, el cual era reputado como chíí (Ibn Ḥazm, "Rasa'il...", 1987, II: 200) recibió el acatamiento de Zḡwḡ Ibn Zḡrḡ (Levi-Provençal, 1957, IV: 481) y pudo desplazarse desde Sevilla hasta Córdoba para ser investido como califa, sin dificultad alguna, pues la oligarquía andalusí no tenía otra posibilidad, para acceder al oro, que someterse a esta coalición. De esta manera, Jayrḡn restablecería, todo así muestra indicarlo, una excelente relación con los ḡammḡdés.

25.3.3).- Decrecimiento del proceso inflacionario (409 H/1018 d.C). Recuperación del pulso comercial:

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Al-Qasim Ibn Qasim (409 H/1018 d.C - 414 H/1023 d.C), pese a las sospechas que sobre él pesaban de heterodoxia, pudo congraciarse con la población cordobesa, merced a la supresión de algunos impuestos y al establecimiento de un régimen de concordia (Ibn 'Asad, "Al-Bay'an al-Mugrib", 1993, III: 116) y la paz se mantuvo hasta el año 412 H/1021 d.C (Ibn Qasim, "Rasa'il...", 1987, II: 200). La normalización de las relaciones en el Estrecho y el reajuste económico que debió seguir a esta circunstancia, sin duda contribuyó a componer de nuevo los canales de circulación del oro; por otro lado, al imponerse la autoridad del califa por todo al-Andalus, podrían volverse a poner en valor los campos cultivados. Estos acontecimientos tendrían un valor tonificante en el cuerpo andalusí.

Nos parece probable que la alianza con los zayyides y los zanjites de los qasimides facilitó el acceso al oro africano, la relativa seguridad y libertad de las rutas comerciales y la contención del nivel impositivo, causas todas ellas que favorecerían la minimización de la inflación, ya muy castigada por la afluencia de oro africano durante el califato precedente, y la recuperación del comercio, a cuya disposición había una masa monetaria estable y sana y unas redes de comunicación protegidas.

Los qasimides intentarían paliar la inflación desde su accesión al solio califal (407 H/1016 d.C). Parece demostrarlo el hecho de que 'Al-Asad Ibn Qasim iniciase de nuevo el esfuerzo tesorizador del Estado, pues el peculio público se hallaba exangüe a su llegada a al-Andalus: para ello estableció nuevos impuestos sobre los cordobeses (Ibn 'Asad, "Al-Bay'an

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
al-Mugrib”, 1993, III: 111). La normalización del flujo del oro permitiría recuperar el control del territorio y el progresivo saneamiento del régimen económico indujo a Valencia, Tortosa y Denia a someterse de hecho a la autoridad cordobesa para obtener el preciado metal; primeramente se sometió Valencia, donde Mubarak y Muaffar reconocieron a ‘Alī Ibn ‘ammād como imán (Vives y Escudero, 1893: XXIX y n°s 805/806). Una vez abierta la correspondencia entre los puertos levantinos y andaluces, la situación de los abastecimientos debió mejorar sensiblemente en el interior del territorio.

Merced a este régimen de paz, se restituyeron los lazos de la propiedad territorial, base de la producción agraria, aunque se reconstruyeron sobre una base fundamentalmente injusta, pues el régimen de colonato se impuso a causa de los altos impuestos, que fomentaban el abandono de las propiedades agrarias y su reversión al Estado, que arrendaba las fincas a los familiares del régimen, los cuales las ponían en producción merced a sus antiguos dueños en régimen de servidumbre, con la sola promesa de protección contra los desafueros del Estado (Ibn ‘Alī, “*Al-Bay‘n al-Mugrib*”, 1993, III: 141). Este sistema funcionaba, al menos, en el sultanato valenciano, en el cual las fuentes coinciden en señalar una extraordinaria voracidad impositiva de Mubarak y Muaffar (Ibn Bassām, “*‘Ajira...*”, 1981, III, 1: 14-22). El latifundio debió avanzar enormemente, contribuyendo tanto a la ruralización de la economía como a la estabilización a la baja de los precios. En definitiva, este fenómeno también contribuiría a paliar el nivel de inflación.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

El progreso de la gran propiedad, común al Imperio Bizantino, el Imamato Fatimí (como veremos en su momento) y al-Andalus durante la 1ª mitad del siglo V H/XI d.C, se halla, según puede intuirse, en relación directa con el estancamiento y retroceso de la circulación de metal precioso acuñado en todo el Islam durante esa etapa y al reajuste de las relaciones entre metales de acuñación, sucesos ambos percibidos recientemente (Cantó, 1980: 6) pero se trocaría en una pesada contrapartida al poder político de al-Qāsim (409 H/1018 d.C-415 H/1024 d.C) el cual hubo de ceder protagonismo económico y político a esclavos y marwaníes, los cuales no sólo obtuvieron puestos estatales preeminentes, sino que además los concentraron (“Una descripción anónima...”, 1983, II: 217), provocando el enfriamiento de relaciones del califa con su propio clan. Al mismo tiempo, considerando con exactitud la dudosa sinceridad del acatamiento de Jayrán de Almería, dio a Zuhayr (Levi-Provençal, 1957, IV: 481) liberto 'amirí, la gobernación de Calatrava, Baeza y Jaén, desde las cuales era posible controlar la vía hacia la zona levantina, Granada y Almería.

Además, es probable que la llegada regular de oro estuviese facilitando el acceso al comercio directo de todos los puertos andalusíes, perjudicando de esa manera a los beneficiarios de la antigua situación: el puerto de Almería, los zāiríes del tronco ḫinhāa y sus aliados comerciales, los ifrānīes del tronco Zanāta oriental, cuyas tribus, que se extendían hasta Ifriqiya, mantenían una sempiterna relación de rivalidad con los magrāwīes de la Zenetía occidental (Gautier, 1922: 355) a los cuales estaban aliados los ḫammādiés. Y esto, sin tener en cuenta que los territorios ḫinhāiyes del Rif cerraban el acceso al mar de las montañas Gumāra, el territorio feudatario de los ḫammādiés. Los zāiríes de Qayrawān, que habían obtenido el control de los mercados abandonados por los andalusíes, como Trípoli, no debían

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

encontrarse muy contentos por el establecimiento de los **Ḥammādīes** en posiciones tan estratégicas en el Magrib occidental como Tremecén y Tenes, por lo que no tardarían en sumarse a una posible alianza anti **Ḥammādī**.

Los **Ḥinhāshīes** de Ifriqiya y al-Andalus, que pertenecían al mismo clan de los **Talkhāta** ('Abd-Allāh, "*Memorias...*", 1980: 91 y nota 19), percibirían pues rápidamente los riesgos que implicaba la naciente hegemonía **Ḥammādī** y no se resignarían a perder su posición frente a los **zenetīes** occidentales en un momento en que su posición interna y externa corría gravísimos riesgos. Esa es probablemente la verdadera razón por la cual **Zuhayr Ibn Zuhayr**, emir de Granada se decidió a partir hacia Ifriqiya, más concretamente a la capital **zuhayrī**, la Qal'a de los **beni Ḥammād**, donde esperaba suplantar al jovencísimo emir Mu'izz Ibn **Zuhayr** ('Abd-Allāh, "*Memorias...*", 1980: 90) . Si hubiera consumado sus aspiraciones, la nueva potencia reinante en el Mediterráneo occidental hubieran sido los **zuhayrīes** de Granada.

Si **Zuhayr Ibn Zuhayr**, desde Africa, hubiera capitalizado la ruta occidental del oro y controlado el paso de este metal hacia al-Andalus, hubiera obtenido el control de la Península Ibérica. Por esa razón, probablemente, decidió abandonar su señorío de Elvira y regresar a Ifriqiya con su familia y riquezas, tentando la suerte al trono de **Qayrawān**. Este acontecimiento no tendría así lugar en el año 416 H/1025 d.C (Ibn 'Ishāq, "*Al-Bayān al-Mugrib*", 1993, III: 115) ni en el 420 H/1029 d.C ('Abd-Allāh, "*Memorias...*", 1980: 97 y nota 20), sino en una fecha mucho más próxima a la defunción de **Badr Ibn al-Manṣūr**, acaecida durante el año 406 H/1016 d.C (Ibn al-Jayb, "*Kitāb...*", 1983: 52), probablemente durante el año 410

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

H/1019 d.C (Ibn 'Iḥrāq, "Bayḥān al-Mugrib", 1901, I: 401), pues Ḥabās Ibn Mḥksan, su sobrino, comenzó a gobernar en Granada durante el año 414 H/1023 d.C, según datos del propio Ibn al-Jaḥb ('Abd-Allḥ, "Memorias...", 1980: 97 y nota 20). Este asunto no había sido resuelto por los editores de las *Memorias* (ver nota anterior). La fluidez de relaciones entre Qayrawān y Granada queda confirmada por 'Abd-Allḥ en su relato de esta partida ('Abd-Allḥ, "Memorias...", 1980: 90). Zḥw Ibn Zḥr se dirigió a Ifriqiya, donde excusaría ofrecer a los tutores de al-Mu'izz una estrecha alianza, "en los negocios graves" ('Abd-Allḥ, "Memorias..." 1980: 91), pero fue envenenado por los tutores de al-Mu'izz ('Abd-Allḥ, "Memorias...", 1980: 92).

Tanto en el orden interno como en el externo, esta era la fecha más propicia para la partida de Zḥw: en el ínterin, mientras tanto, probablemente, la facción contraria a los ḥammās había comenzado a socavar los cimientos del poder califal: los ḥinhāyēs entablaron relaciones con los ifrānēs acantonados en Córdoba, para que soliviantasen contra al-Qḥsim a su sobrino Yaḥyā, emir de Ceuta (al-Maqqari, "Nafḥ...", 1967, I, 1: 406) y le indujeran a alzarse en rebeldía contra su tío en el año 412 H/1021 d.C. Así creaban una poderosa alianza antiḥammās capaz de darles el control del oro y por tanto del comercio.

En esos años, además, los zḥrēs precisaban de una dirección eficaz y enérgica, pues mientras estos acontecimientos tenían lugar en Al-Andalus, los zirēs estaban padeciendo gravísimas dificultades de orden político y económico: por un lado, el emperador bizantino

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Basilio II (+ 1025) amenazaba con desembarcar en Sicilia, después de haber reconquistado Calabria y Apulia (Roth, 1926: 88), lo que hubiera privado a la dinastía norteafricana de la redistribución de oro y del comercio con Italia. Por otro, el califa al-Qāsim estaba recuperando la ruta del oro africano en su provecho, desplazándola hacia Occidente, y privando a los ziríes de sus mercados comerciales en la actual costa argelina.

Y además, se cernía sobre los ziríes un tercer peligro: el califa Hammādī, siendo chīī (Ibn Qāsim, “*Rasa’il...*”, 1987, II: 200), estaba en mejores términos con los fatimíes que los ziríes y podía patrocinar el restablecimiento del comercio andalusí con Egipto, Tripolitania y Siria, en un momento en el que los tutores de al-Mu’izz, entonces un niño, (407 H/1016 d.C-454 H/1062 d.C), se estaban distanciando del imán ‘Alī al-Zāhir (412 H/1021 d.C - 427 H/1035 d.C), que a su vez sostenía una feroz guerra con Basilio II, emperador de Bizancio (+ 1025), y necesitaba desesperadamente de la apertura de nuevos mercados. Esta posibilidad hubiera significado la defenestración del comercio zirí con Oriente y la aniquilación de su poderío. Todos estos factores debieron ser considerados por Zuhayr Ibn Zuhayr.

Precisamente, cuando los ziríes habían obtenido la bonanza económica y financiera (Julien, 1952, II: 70), la situación global amenazaba con llegar a ser similar a la de finales del siglo III H./IX d.C., cuando los ‘aglabíes se vieron privados de sus mercados y fuentes impositivas y el oro africano iba directamente desde Occidente a Oriente, sin concentrarse en Ifriqiya.

Por todas estas razones es factible que los **inh**yerjes ejercieran cierta influencia sobre los bereberes cordobeses que enviaron mensajes a **Ya+yà Ibn amm**, el cual pasó de Ceuta a Málaga en el año 412 H/1021 d.C, dónde era emir su hermano '**Al Ibn amm** y desde allí se preparó para atacar Córdoba. **Al-Qsim** huyó de Córdoba a Sevilla, donde el gran propietario **Ab-l-Qsim Muhammad Ibn Ism' Ibn 'Abbd al-Lajm** (Ibn **azm**, "*Rasa'il...*", 1987, II: 200-201) cuyas exportaciones dependían de un Estrecho aún controlado por **al-Qsim** y cuyo comercio dependía del oro aportado por este africano, le juró obediencia (al-Maqqari, "*Naf...*", 1967, I, 1: 406), pues además había apazgado con **al-Qsim** y éste le había investido como gobernador de Sevilla ("*Crónica anónima de los reyes de Taifas*", 1991: 72) **Ya+yà** entró sin lucha en Córdoba, y aunque determinadas fuentes dicen que reconquistó Córdoba con el apoyo de su clan y el respaldo de los sevillanos en el año 413 H/1023 d.C. (Ibn **'r**, "*Al-Bayn al-Mugrib*", 1993, III: 119).

Lo que parece cierto es que **al-Qsim** perdió frente a sus sobrinos Algeciras, Ceuta y Tánger. A continuación, parece que ciertamente temerosos de perder sus más o menos consolidadas relaciones con el Estrecho, los cordobeses le cerraron las puertas de la ciudad, se aliaron a la facción berebere triunfante y le presentaron batalla. Cuando los sevillanos se enteraron de las nuevas y probablemente por las mismas causas, también le negaron obediencia y eligieron una terna de notables sevillanos para gobernarles, de los cuales prevalecería **Ab-l-Qsim Muhammad Ibn Ism' Ibn 'Abbd al-Lajm** (Ibn **azm**, "*Rasa'il...*", 1987, II: 200).

Ponderando la situación, se puede considerar que la pérdida de los puertos del Estrecho acarrió la pérdida de al-Q̄sim Ibn ʿammāḍ, pues cuando los oligarcas andalusíes se enteraron de la noticia, le retiraron la obediencia y contemporizaron con el emergente clan berebere de los z̄rīes, que parecía iba a alzarse con el monopolio del suministro de oro africano. Aprisionado por su sobrino Yaḥyà en el 414 H/1023 d.C, al-Q̄sim moriría en el año 427 H/1035 d.C (al-Maqqari, “*Naf̄...*” 1967, I, 1: 407) o en el año 431 H/1039 d.C (Ibn ʿazm, “*Rasa’il...*”, 1987, II: 201). En definitiva, lo importante es que de nuevo se había roto la preeminencia comercial andalusí en beneficio de Ifriqiya.

Es significativo que uno de los primeros aliados de Yaḥyà Ibn ‘Alī Ibn ʿammāḍ, aún antes de partir hacia Córdoba, fuese Jayrūn de Almería (Levi-Provençal, 1957, IV: 481). Y es que Almería había conseguido el establecimiento de una red comercial estable y fructífera con los dominios z̄rīes, que se vería perjudicada si éstos perdían su preeminencia. Por lo tanto, debía apoyar la causa z̄rī para garantizar el abastecimiento de oro en sus líneas comerciales. Además, su dinámica social interna (pareja a la de muchos grandes puertos islámicos de la época) tendía hacia el autonomismo, que garantizaba una total libertad de acción comercial, la cual no podría ser llevada a cabo sin que el oro que afluía a través de Ceuta se repartiera sin intermediarios, tales como al-Q̄sim, cuya política basculaba sobre la regulación del acceso de este metal.

Yaḡyà Ibn ‘Alī al-Muṡtalī (412 H/1021 d.C - 417 H/1026 d.C), cuya dinastía no renunciaría al título califal, aprendió del error de su tío y renunció a establecerse en Córdoba, que dependía por completo del oro distribuido desde Ceuta y Tánger; para afirmar su control sobre ese metal precioso, fijó la sede de su poder en Málaga (Ibn ‘Iḡrīf “*Al-Bayḡn al-Mugrib*”, 1993, III: 126) desde la cual mantenía fuertemente en sus manos la comunicación con el Magrib y sostenía una mordaza económica sobre Córdoba, sede de prestigio. Merced a los recursos que el oro le proporcionaba, Yaḡyà Ibn ‘Alī al-Muṡtalī pudo garantizar la continuación del comercio, ganarse al pueblo andalusí eximiéndole de la mitad del jaraḡ y propiciarse al ejército repartiendo abundantes galardones entre sus comandantes (“*Una descripción anónima...*”, 1983, II: 218).

Podemos identificar el grupo berebere al que aluden las crónicas cuando dicen que ayudó a Yaḡyà Ibn ‘Alī al-Muṡtalī (412 H/1021 d.C - 417 H/1026 d.C) a conquistar el poder, cuando conocemos el nombre del gobernador al cual encomendó, por designación directa, el gobierno de Córdoba. Se trataba de un ifraní, ‘Abd al-Raḡmīn Ibn ‘Attīf al-Yfirīnī (Ibn ‘Azam, “*Rasa’il...*”, 1987, II: 201). Podemos, a través de este nombramiento, comenzar a intuir las relaciones económicas que el grupo de intereses encabezado por Yaḡyà mantenía con respecto al Magrib.

Parece que, al contrario de al-Qḡsim, quien se había basado en los Magrīwa de la

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Zenetía occidental, Yaḥyà se confió a los ifrānīs, refundadores de Tremecén durante el siglo II H./VIII d.C, estrechamente emparentados con el primer grupo, con el cual disputaban continuamente acerca de la posesión de esta última ciudad (Gautier, 1922: 369 y 370), que producía gran cantidad de cereales y se encontraba en la ruta que unía Fez e Ifriqiya (Ibn Ḥawqal, “*Configuration...*”, 1964, I: 86) y que estaba situada a un día de marcha de Orán, puerto de embarque de cereales para al-Andalus y de venta de manufacturas andalusíes, conceptuado como el mejor almaranchal del Magrib junto a Marsa Musà (Ibn Ḥawqal, “*Configuration...*”, 1964, I: 74), desde el cual se alcanzaba al-Andalus en un día y una noche de navegación (al-Maqdisī, “*Aḥsan...*”, 1950: 25).

Por añadidura, a fines del siglo IV H./X d.C los ifrānīs estaban extendidos hasta Ifriqiya (Gautier, 1922: 371). Parece claro, pues, que Yaḥyà Ibn ‘Alī al-Ḥammādī mantuvo unas firmes relaciones comerciales con los zānīs a través de los ifrānīs. No es extraño pues, que los magrawīs occidentales, que habían obedecido con lealtad a los omeyas durante el siglo IV H./X d.C, fueran desposeídos de sus privilegios comerciales por el Ḥammādī, que había llegado al poder merced a los zānīs, enemigos de éstos últimos. Por otro lado, Tremecén había obedecido durante los siglos II H./VIII d.C y III H./IX d.C al reino idrisí de Fez (Gautier, 1922: 371) y una rama de los ifrānīs fundó una dinastía en Siḥilmāsa (Gautier, 1922: 377).

La firmeza de estas relaciones comerciales permitió a Yaḥyà fundar una dinastía que, radicada en Málaga, detentaba un férreo control del Estrecho y tenía la parte del león en los

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
mercados norteafricanos de los andalusíes. El señorío $\text{†amm}^{\text{†}}\text{dí}$, merced a sus bases de Ceuta, Tánger, Málaga y Algeciras, regularía, hasta mediados del siglo V H./XI d.C, la entrada del oro africano en España. Se había formado uno de los tres bloques económicos en los que, en nuestra opinión, se dividía al-Andalus durante el siglo V H./XI d.C.

Al parecer, las consecuencias de estos acontecimientos fueron ciertamente trascendentes: Ya † yà Ibn ‘Al † al-Mu’tal † se atrajo con su política el odio de las clases oligárquicas sevillanas y andalusíes, que durante el siglo V H./XI d.C no ejercerían el papel de intermediarias, sino de subsidiarias, en la red de redistribución del oro africano que transitaba a través de la Península Ibérica. No le hacía falta residir en Córdoba para ejercer el dominio de la ciudad, pues el principal peso de gravedad económico y político se había establecido en torno al Estrecho de Gibraltar. Por eso sólo reapareció fugazmente en Córdoba durante el año 416 H/1025 d.C, y después no volvió a interesarse por la ciudad, sucumbiendo en la lucha contra la oligarquía comercial sevillana, cerca de Carmona, durante el año 427 H/1035 d.C (Ibn †azm , “*Rasa’il...*”, 1987, II: 201).

26).- Consolidación de los bloques económicos taifales durante la última fase de la alfetna. Su relación con la fugaz restauración omeya (414 H/1023 d.C - 423 H/1031 d.C).

26.1).- Introducción.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Durante toda la alfetna los diversos califas, independientemente de su origen étnico, fueron exponente de los intereses económicos del sector que les apoyaba, como hemos ido viendo. La crisis económica, por otro lado, provocó en las zonas más castigadas por el conflicto varios conatos de algarada social, pero rápidamente el control de la situación es recuperado por la oligarquía, que sólo durante algunos momentos puntuales perdió la supremacía política a manos de la plebe y del pueblo menudo.

Junto a los factores de orden interno, debe considerarse el tremendo reajuste que, a escala global, estaba teniendo lugar en el Mediterráneo. Los bizantinos vivían su último momento de apogeo, incapaces de recuperar sus posiciones económicas en Occidente; los fatimíes se hundían en la decadencia, faltos del oro que afluía a través del Sahara occidental. Y su lugar era ocupado por dinastías beréberes que, hasta ese momento, habían ocupado un papel secundario y cuyo poder político, al margen de las posibilidades de la intriga, era más bien limitado. Además, estaban a punto de entrar en juego factores nuevos, tanto en Oriente como en Occidente: los turcos, los normandos y las pujantes repúblicas italianas.

En al-Andalus, la alfetna concluiría cuando los diversos sectores político-económicos, convencidos de su incapacidad para conseguir mayores cuotas de poder, decidieron consolidar sus posiciones y evitar futuros problemas, aún a costa de prolongar una situación dudosa tanto en lo jurídico como en lo religioso, aboliendo el Califato. En última instancia, el inminente

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

peligro potencial de una revolución popular impulsó al patriciado cordobés a expulsar de Córdoba a la familia omeya. Por último, después de la última restauración omeya es sorprendente comprobar que se han formado tres bloques económicos en al-Andalus, los cuales se van a desarrollar plenamente durante la época taifal. Estos son los puntos que vamos a desarrollar en el siguiente epígrafe.

26.2).- Fin del paréntesis **†amm[^]d†**; conatos de restauración de los Omeyas (414 H/1023 d.C).

La situación cambiaría en al-Andalus con la restauración omeya en el trono califal. Mientras los **†amm[^]díes** y los sevillanos iniciaban una hosca pendencia por el control del comercio andalusí, pasando a sí a primer plano las ciudades de la fachada sur de la Península Ibérica, los cordobeses, que habían expulsado a Q[◻]sim Ibn **◊amm[^]d**, iban a sufrir un conato de revolución social.

Había varios candidatos a la suprema dignidad del Islam; pero mientras que la oligarquía se inclinaba por jurar a Sulaym[◻]n Ibn al-Murta[◌]à, hijo del difunto 'Abd al-Ra⁺m[◻]n IV al-Murta[◌]à, cuya acta de investidura había sido previamente redactada, se presentó en la gran mezquita de Córdoba, donde se celebraba el acto, 'Abd al-Ra⁺m[◻]n Ibn **◊i*◻m †bn** 'Abd al-Yab[◻]r, el hermano del difunto al-Ma⁺d⁺, acompañado de una turbamulta harapienta y de gran aparato de soldados (Ibn 'I[◌]r⁺, "Al Bay[◻]n al-

Mugrib”, 1993, III: 121) y mediante la coacción a los visires obtuvo la investidura califal con el título de al-Mustaḥhir, en el año 414 H/1023 d.C. Se rodeó de antiguos servidores de la causa omeya, como Ibn Ḥazm e Ibn Suḥayd, pero sin embargo, se atrajo el odio de los privilegiados cuando les exigió cuentas sobre el Tesoro, encarcelándoles y confiscando sus bienes (“*Ḥikr...*”, 1983, II: 219) en tanto no le dieran justificación del empleo de los caudales públicos que habían manejado.

Por si la susodicha causa fuera ya en sí de poco camelote para concitarse el odio de los poderosos, al-Mustaḥhir siguió obrando con escasa prudencia, pues la época Ḥammādī había demostrado a los andalusíes que el oro era indispensable para su prosperidad. Y para obtener oro, al-Mustaḥhir se daba cuenta de la necesidad de entablar relaciones con los norteafricanos. Esta fue sin duda la razón que le impulsó a dar el visirato a un Ḥaḥimī (Ibn ‘Iḥrāḥ, “*Al-Bayḥn al-Mugrib*”, 1993, III: 120) y a alojar en el alcázar de Córdoba algunos caballeros beréberes cercanos a la causa Ḥammādī (Ibn ‘Iḥrāḥ, “*Al-Bayḥn al-Mugrib*”, 1993, III: 122).

El califa ya se había granjeado el odio de los poderosos, ahora sólo le faltaba el de la plebe, y esa fue labor fácil, pues como sus necesidades de numerario le habían obligado a imponer nuevos arbitrios a la plebe, fue sencillo para los poderosos clientes omeyas excitar la población a través de agentes pagados: la masa se alzó contra el califa, abrió las cárceles, y asesinó a al-Mustaḥhir, el cual apenas había gobernado durante 47 días (Ibn Ḥazm, “*Rasḥ’il...*”, 1987, II: 201).

Los oligarcas entronizaron inmediatamente a un bisnieto de al-Nu'man, Mu'ammad Ibn 'Abd al-Rahmān al-Ma'mūn, convirtiéndole en califa y retomando el control de la situación. Este individuo se encargó de decapitar a su antecesor y fue proclamado califa inmediatamente después (“*ʿIkr...*”, 1983, II, 219). Al-Mustakfī que así se tituló, era hijo de un alto funcionario del partido contrario a Mu'ammad Ibn Abī 'Amir, que había sido ajusticiado por el amirí durante el primer valiato de ʿIsmāʿīl II al-Mu'ayyad (Ibn ʿAzam, “*Rasʿil...*”, 1987, II: 202). Mediante este califa los marwaníes expulsaban del poder a la clientela amirí, que había rechazado a los omeyas después de la muerte de al-Murtaḍā.

Es de hacer notar que el califa de Córdoba seguía siendo la suprema jerarquía del estado en la Marca Media, pues cuando al-Mustakfī huyó de Córdoba en el año 416 H/1025 d. C se dirigió, no a Uclés, como se ha asegurado hasta ahora, siguiendo la narración de Ibn ʿIḥrī (Levi-Provençal, 1957, IV: 483), sino a ʿAmānt (act. Somaén) en la provincia de Medinaceli, donde fue asesinado por uno de sus lugartenientes, que le ofreció, a guisa de delicado manjar, un pollo previamente embadurnado con matalobos (Ibn ʿAzam, “*Rasa'il...*”1987, II: 202). Quizá al-Mustakfī confiase en ganarse el concurso del conde de Castilla García Sánchez (1017 - 1028 d.C), a cambio de un tratado similar al firmado por al-Maḍdī con Sancho Garcés en el año 401 H/1010 d.C. Lo cierto es que la jurisdicción fronteriza seguía a cargo de Córdoba.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Los hechos considerados hasta ahora parecen demostrar, a nuestro entender, que hacia el año 416 H/1025 d.C se habían delineado con claridad tres bloques económicos andalusíes que iban a seguir en funcionamiento durante la época taifal. Son :

1).- El bloque económico formado por los puertos levantinos, obligados a una función comercial redistributiva por su papel subsidiario en la ruta del oro que pasaba por Ceuta, y el reino de Zaragoza, cuya salida natural al mar era el puerto fluvial de Tortosa. Este sector está unido por el Ebro, a través del cual circulaban hacia el mar el hierro de Somorrostro y los productos agropecuarios de la vega tudelense y zaragozana, a cambio de las manufacturas y metales preciosos que no existían en el reino de Zaragoza, pero que eran obtenidos en Oriente por los comerciantes levantinos. Políticamente, este bloque actúa conjuntamente desde el comienzo de la fitna y la primera mitad del siglo V H./XI d.C.

2).- La unidad económica constituida por el litoral oriental y mediterráneo del sur andalusí, con los puertos de Málaga, Algeciras, y en Africa, Ceuta y Tánger. A éstos se hallaban subordinados los puertos atlánticos, como Niebla, Silves o Mértola, que sólo mediante el beneplácito de los hamudíes podían atravesar el Estrecho hacia el este. Este sector será preponderante durante todo el siglo V H./XI d.C al mantener unas excelentes relaciones con el litoral magribí y con la ruta occidental del oro. Los hamudíes controlaban el ramal principal de oro africano procedente de Gana y el comercio en la zona neurálgica del Estrecho de Gibraltar. El oro propició el auge del tráfico mercantil de esta región durante el siglo V H./XI d.C.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

3).- El tercer sector está formado por el puerto fluvial de Sevilla, poseedora directa de plata y oro, al cual se asimila el territorio de Córdoba y el reino de Toledo. Sevilla compite con los **†amm** **▲** días por los mercados comerciales magrebíes y el control de la ruta occidental del oro. Este bloque constituyó a lo largo de toda la alfetna una unidad político-económica muy sólida, que no se disolvería ni con la desaparición del Califato.

Parece, a tenor de las fuentes que hemos alcanzado a leer, que las relaciones de Córdoba con la Frontera fueron siempre muy sólidas, hasta el fin del Califato: en fecha tan tardía como el año 418 H/1027 d.C el visir Ibn **★a†w** **⊠**r acordó con los habitantes de la Marca Media la designación del omeya al-Mu'tadd (Ibn **⊙**azm, “*Rasa'il...*”, 1987, II: 203). Otra fuente nos dice que este califa fue alzado por consenso de Córdoba y la frontera (“*Una descripción anónima...*”, 1983, II, 222). Toledo y Córdoba mantuvieron unas relaciones muy activas con Sevilla, su proveedora de metales preciosos y manufacturas, durante todo el siglo V H./XI d.C. Las razones de tal ligazón podrían ser obvias: dependiente económica, humana y militarmente de la administración central desde el siglo IV H/X d.C, la Frontera podría quedar inerme ante los cristianos si éstos detectasen la falta de firmeza en Córdoba.

Mientras que al parecer el sector levantino mantendría durante todo el siglo V H./XI d.C, hasta la llegada de los almorávides, un papel económico subsidiario, los conjuntos económicos formados en el litoral sur adquirieron la hegemonía económica, al acceder directamente a las fuentes de metal precioso. No en vano, Sevilla fue la única taifa que acuñó moneda de oro

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
regularmente durante el siglo V H/XI d.C (Cantó, 1980: 5). Aún así, su poder económico estaba íntimamente relacionado con el curso de los acontecimientos en el Magrib e Ifriqiya.

Todos los bloques económicos descritos poseyeron una extrema movilidad fronteriza y los contactos fueron habituales entre ellos. En algunas partes (como el norte del reino de Badajoz) los intercambios sectoriales eran muy habituales. Con la consolidación de las taifas, hacia la segunda década del siglo V H./XI d.C, en la zona fronteriza entre los dos sectores más caracterizados, se crearía algo así como una "*zona de libre comercio*" un reino cuya fuerza era su puerto: Almería, que era un verdadero gozne entre zonas, potencia económica de poderío militar muy menguado. Ese es el secreto de la supervivencia de Jayrūn.

Cuando al-Mustakfī pereció asesinado, Yaḥyà ibn 'Alī al-Mu'talī aún tardó algunos meses en aparecer en Córdoba, y cuando lo hizo, fue sólo para reafirmar su soberanía sobre la ciudad, dejando en ella una escasa guarnición berebere (Lucena, 1955: 28). En nuestra opinión, es extremadamente significativo que las provincias levantinas, las cuales habían alzado varios califas omeyas durante la década anterior, se abstuvieran de pronunciarse en un sentido o en otro. Es aún más significativa la escasez de datos sobre la parte occidental de al-Andalus, donde se formarían los reinos de Badajoz, Silves y Mértola, que no puede achacarse a escasez de fuentes, sino a la falta de relieve económico, pues la suerte de al-Andalus se concentraba progresivamente en el Estrecho, por donde circulaban el oro y el comercio.

Y es que además, el tremendo fracaso sufrido por Muḥammad en Cerdeña (407 H/1015 d.C) no sólo habría sancionado el hundimiento de la penetración comercial islámica en Italia, relegando al Levante andalusí a un papel comercial secundario, sino que además habría dejado a este bloque económico a merced de los ḡammadíes, primera potencia económica y comercial andalusí. Al menos, eso es lo que hemos podido deducir.

En cuanto a la fachada atlántica andalusí, aparentemente y fundamentalmente dirigía su comercio a la costa occidental y extrema del Magrib al-Aqsà; estaba por completo en manos de los ḡammadíes en cuanto a sus comunicaciones marítimas, y probablemente éstos últimos ejercieron el papel de intermediarios suyos con los territorios dependientes de los zḡrries, estableciendo en su caso aduanas y derechos marítimos sobre los buques que pretendiesen atravesar el Estrecho.

En el año 417 H/1026-1027 d.C, el objetivo perseguido por los damnificados a causa del monopolio ḡammadí no sería, al menos para nosotros, tanto investir a un califa que ejerciera un poder efectivo, como formar una gran coalición que aniquilara el monopolio de la dinastía reinante sobre el oro y el comercio norteafricano. El alma de la nueva coalición antiḡammadí fueron los beréberes *inhḡyies granadinos, cuyo interés radicaba en el auge comercial de Almería, puerto lógico de Granada. Tanto Almería como los *inhḡyies intentaron entablar relaciones con los zḡrries de Ifriqiya para acceder libremente al oro y los

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

mercados que éste abría, sin coerciones por parte de los **ḡammā** dīs, con los cuales pugnaban los **z**ḡrīs africanos por el monopolio sobre el oro. Por esa razón, las relaciones de Almería con la Qal'a Hammūd fueron tan intensas (Cara Barrionuevo, 1990: 296-297) y se remontan a principios del siglo V H/XI d.C (Sánchez Martínez, 1975-76: 44). Este es un fenómeno lógico, si consideramos que la gran riqueza de Ifriqiya en esta época –que dio lugar a la erección de varios palacios en la Qal'a ḡammūd durante este periodo- (Cara Barrionuevo, 1990: 295) indica que el flujo se estaba desplazando hacia Oriente, desde Fez y en este periodo.

En nuestra opinión, por esta razón fue como Jayrūn de Almería y Muḡḡhid de Denia, por inspiración del **ḡinh**ḡyī ḡabbās Ibn Mḡksan, espoleados todos por la necesidad de obtener un lugar al sol en el comercio mediterráneo, se presentaron en Córdoba y expulsaron al gobernador impuesto por Yaḡyà, partiendo poco después hacia sus respectivos dominios, sin haber resuelto nada respecto al califato (Ibn 'Iḡḡrḡ, “*Al-Bayḡn al-Mugrib*”, 1993, III: 125-126). No obstante, habían obtenido el prestigio que significaba ocupar la sede califal de los omeyas, limitando la extensión del poder **ḡammā** dī y sin duda este éxito pesó en el ánimo de los **z**ḡrīs africanos para abrirles sus mercados.

El último califa omeya, ḡiḡḡm Ibn Muḡammad al-Mu'tadd bi-l-Allḡh, fue elegido por consenso del gobierno de Córdoba (418 H/1027 d.C), de todos los facciosos y la población de las fronteras, e incluso de la clientela 'amirī. A nuestro entender, es significativo que fuese hermano mayor de al-Murtaḡà, que había sido el adalid de los intereses levantinos y marwanīs contra los **z**ḡrīs y los **ḡammā** dīs, y que viviese en Alpuente, en el reino de Valencia (Ibn ḡazm, “*Rasa'il...*”, 1981, II: 203), hospedado en casa de un noble árabe de linaje **fiḡrḡ**. Con

este candidato, indudablemente, se procuró contentar a la oligarquía no $\text{†amm}^{\text{†}}\text{dí}$. No obstante, su visir se apartó del parecer de los poderosos cordobeses e intentó conciliarse la alianza con los beréberes (Ibn $\text{I}^{\text{†}}\text{r}^{\text{†}}$, “*Al-Bay ā n al-Mugrib*”, 1993, III: 126), imponiendo exacciones a los comerciantes y los súbditos de la ciudad para reponer los fondos del erario público (“*Una descripción anónima...*”, 1983, II, 222). Y es que el oro africano seguía siendo imprescindible para la economía andalusí. Parece obvio que si el califa contaba con el apoyo de las masas, como afirma Ibn Qayyan , en pura lógica debemos deducir que las exacciones recayeron fundamentalmente sobre los ricos marw ā n ī s, a los que el califa había separado del estado a su llegada a Córdoba. A este expediente debemos añadir el rechazo de los alfaqu ī s (Levi-Provençal, 1957, IV: 485). Por estas razones, en nuestra opinión, es por lo que su visir fue asesinado y él destituido (Ibn $\text{I}^{\text{†}}\text{r}^{\text{†}}$, “*Al-Bay ā n al-Mugrib*”, 1993, III: 127-128).

Resulta aparentemente obvio, al menos para nosotros, que Córdoba sólo podía sobrevivir gracias al oro llegado a través de los clanes beréberes y como esta política de acercamiento a los beréberes, que se habían establecido en las mejores tierras de cultivo del sur, el sureste y el norte de al-Andalus perjudicaba a la oligarquía cordobesa y a los intereses del patriciado andalusí, el califa dejó de apoyarse en los poderosos que le habían elegido. Al bascular hacia las clases menos favorecidas de la población, era muy factible el estallido de una revolución social, pues la pauperización de la sociedad andalusí, inmersa en profundos cambios socioeconómicos, debía ser muy aguda, mientras que el proceso inflacionario se agravaba, esta vez por la ausencia de oro suficiente para impedir la retracción comercial y la escasez de los mantenimientos disponibles en el mercado. En nuestra opinión, a la oligarquía no le quedaba más remedio que volver a

excitar a la plebe para retomar las riendas del poder y librarse de la amenaza de una revolución.

Y eso fue lo que hizo.

Los jeques cordobeses prometieron el trono a un omeya si se alzaba en armas contra el califa (ibn 'Iḥṣān, “*Al-Bayḥān al-Mugrib*” 1993, III: 130), excusando motivos religiosos. El apoyo de los alfaqués, el dinero de los patricios y el prestigio de la candidatura omeya fue una mixtura de rotundo éxito: la plebe se amotinó, asesinó al visir del califa y entró en el alcázar de los califas, momento que Ibn Ḥaṭṭāb aprovechó para hacer su teatral entrada y frenar el saqueo, anunciando las desgracias que acarrearía un nuevo omeya. Desposeyó al califa, proclamó la expulsión de los marwaníes de Córdoba y formó un Consejo de Estado dirigido por los poderosos, cuyos miembros, posiblemente, habían sido elegidos de antemano (427 H/1031 d.C) (Idem a la nota anterior).

A tenor de estos datos, nos parece palmario y evidente que la alfetna fue también una revolución social y económica en la cual las masas urbanas y campesinas, (pues indudablemente los trastornos en el campo atrajeron grandes masas de población a la ciudad), pauperizadas, intentaron alcanzar el poder sin éxito. La oligarquía se sirvió de la plebe en su provecho siempre que le fue necesario, pero como causa fundamental de esta larga guerra civil, parece detectarse un conjunto de motivos económicos relacionados con la circulación del oro desde Africa hasta al-Andalus e Italia.

27).- Las nuevas condiciones económicas del Mediterráneo. La situación internacional entre los años 423 H/1031 d.C y 442 H/1050 d.C.

Hacia el año 423 H/1031 d.C, la configuración política y económica del Mediterráneo había cambiado por completo. Los antiguos centros de poder (al-Andalus, Bizancio y el Imperio Fatimí) se encuentran en pleno declive político y económico, a punto de ser suplantados por las pujantes repúblicas italianas. La decadencia de los antiguos polos económicos posee su propia dinámica, enlazada con la de los otros Estados. Nos es necesario pues conocer la situación política para entender qué estaba pasando en la economía andalusí.

27.1)- El Imperio bizantino (1025 - 1057 d.C) :

Al parecer, podemos hacer el siguiente análisis de la situación, el cual hemos deducido de los datos ofrecidos por los textos mencionados con anterioridad y a los que añadiremos dos sendos libros, obra de L. Bréhier y entrambos de 1949:

Les institutions de l'Empire Byzantin”

Vie et mort de Byzance”

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Recalcaremos de nuevo que aunque los datos los hemos extraído de estas obras, las conclusiones que al hilo de ellos se hilvanan son obra nuestra y como tal asumimos nuestra responsabilidad en las mismas.

El imperio bizantino, a la muerte de Basilio II Sauróctonos (+ 1025 d.C), ha de enfrentarse a los normandos en Italia, a los búlgaros y los pechenegos en los Balcanes y a los turcos en Asia Menor. La amenaza es tanto más grave si se tiene en cuenta que gravitaba sobre las arterias comerciales bizantinas, pues el Imperio se nutría de oro y establecía su principal comercio sobre tres ejes :

1).- El occidental, alimentado por el oro africano, que procedente de las minas de Wangara, en el Alto Senegal (Ibn ʿAzam, “*Naqt...*”, 1974, 100 y nota 77) discurría hasta Sicilia, Calabria y Longobardia, desde donde llegaba al resto de Europa.

2).- El balcánico, pues a través del Danubio circulaban gran cantidad de esclavos y materias primas vitales para Bizancio.

3).- El asiático, del cual dependía el abastecimiento de cereales y las rutas terrestres que conducían a la India y Oriente, a través de las cuales se transportaban los productos preciosos procedentes de estos lugares.

El primer problema que se presentó, al parecer, vino de un foco de trastornos tradicional para las posesiones bizantinas de Italia: Ifriqiya, donde la manifiesta agresividad de

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

los ziríes, los cuales aspiraban, una vez obtenida una formidable posición en el Mediterráneo Occidental, como hemos visto, a apoderarse del tráfico comercial en el Mar Egeo, siguiendo la vía emprendida siglos atrás por los 'aglabíes. El nábdir de la política económica zirí se culminó con la conquista de Trípoli de Libia y Barqa, que pasó a estar bajo soberanía zirí, era una base excepcional de transacciones (al-Maqrizi NOTA o al-BAKRI).

Constantino VII (1026-1028 d.C), en nuestra opinión, no pudo proteger el Mar Egeo de las incursiones musulmanas, en parte porque los búlgaros y los normandos comenzaban a interceptar eficazmente el comercio y el abastecimiento de oro en Bizancio. La disminución de los ingresos y el gasto creciente de su Corte fueron compensado por el emperador aumentando desmesuradamente los impuestos. Romano III (1028-1034 d.C) un militar, intentó restaurar la situación del Imperio iniciando un gran movimiento expansivo en dirección a Siria, el cual le hubiera permitido punzar una serie de rutas económicas que conducían al Mar Rojo y al Próximo Oriente, pero fracasó por completo ante la tenaz resistencia de los fatimíes, los cuales, poco después, tomaron Trípoli de Siria (NOTA). Bajo Miguel IV (1034-1041 d.C) fueron rechazados los ataques de los corsarios kalbíes y ziríes en el Mar Egeo, mientras que la mayor parte de la isla de Sicilia, con Mesina y Siracusa, era reconquistada por Jorge Maniaces (Roth, 1928: 89/91). Este esfuerzo inaudito era necesario a Bizancio para reintroducirse en los canales del oro que fluían entre Ifriqiya e Italia, en nuestra opinión.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Las incursiones alemanas y normandas en Italia habían comenzado en el año 1017 d.C, cuando el emperador del Sacro Imperio Enrique II logró que la ciudad de Bari se alzase en armas contra los bizantinos. No obstante, la posición bizantina era tan fuerte en Italia, que Basilio II quería, en vísperas de su muerte, atacar desde allí Sicilia. En el año 1045 d.C, Sicilia, incluidas Mesina y Siracusa, había caído en poder del general bizantino Jorge Maniaces, el cual, sin embargo, fue destituido del mando por una intriga palaciega. Posteriormente, los normandos redujeron la soberanía bizantina a los puertos de Otranto, Brindisi y Tarento.

Poco después de la muerte de Basilio II estalló también una gran rebelión entre los búlgaros, que se negaban a aceptar la economía monetaria impuesta por los bizantinos. Miguel V Calafate (1041-1042 d.C) y Constantino IX Monómaco (1042-1055 d.C) hubieron de enfrentarse a rebeliones internas y a la amenaza creciente de los turcos siltíes sobre sus rutas orientales. Para asegurarse el dominio de las mismas, Constantino IX invadió Armenia, pero la intransigencia bizantina acercó las posiciones de armenios y turcos siltíes. Estos últimos estaban reunificando todo el imperio 'abbasí. Bajo su égida, lo que dejaba presagiar nuevos problemas.

El náydir del aislamiento bizantino es señalado por el Cisma de Oriente (1054 d.C), que enrareció las relaciones con Europa. Teodora (1055-1056 d.C) pese a su breve reinado, demostró ser una mujer enérgica, y designó a un militar como sucesor. Miguel IV Stratiotikos (1056-1057

d.C), el cual sería derrocado por Isaac Comneno, proclamado por los propietarios orientales y algunos generales.

Todo parece indicar que los grandes propietarios asiáticos no habían cesado de extender sus posesiones durante este periodo, actuando con mayor libertad en este aspecto que durante el siglo precedente. Los magnates querían conservar su nivel de vida, amenazado por el avance turco sobre sus propiedades y la pérdida de contacto indirecto con el oro sudanés, cuyas consecuencias habían sido la retracción del comercio y la creciente escasez de oro en circulación dentro del Imperio. La ruptura de las vías comerciales y la penuria de metales preciosos habían estancado la producción y estabilizado las rentas obtenidas por los productos agrarios, salvo en año de catástrofe natural.

Podría ser que esta situación corcavase, cual un torrente discurriendo en blanda arcilla, los intereses de los propietarios, pues sus rentas se depreciarían lenta pero continuamente, a la par que se volvía a la autarquía agraria. La situación resultaría igualmente insostenible tanto para los pequeños como para los grandes propietarios, que comenzaron a extender sus tierras contra derecho a costa de los primeros, los cuales formaban el tejido social de Anatolia, pero que ante las inusitadas exigencias de los poderosos se vieron o bien forzados a emigrar o bien a someterse a la voluble voluntad de los turcos, que ya se iniciaban en sus correrías sobre las provincias bizantinas de Asia.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Hacia mediados del siglo XI, los bizantinos habían perdido su participación directa en el comercio italiano, pues no sólo su último esfuerzo por reconquistar Sicilia había fracasado, sino que Pisa se había apoderado de Cerdeña a raíz de la agresión de Muḥammad y sus posesiones en Calabria habían quedado reducidas a la mínima expresión por causa de los normandos: mientras, en Oriente, los turcos comenzaban a depredar Anatolia. Perdidas las claves geoestratégicas de su economía, el imperio bizantino se convertiría en breve en una potencia secundaria, objeto y no parte del comercio mediterráneo, despiadadamente explotado por las repúblicas italianas y condenado a una larga y dolorosa agonía.

27.2).- Los fāṭimíes y los ‘abbasíes (423 H/1031 d.C-448 H/1057 d.C):

En nuestra opinión, durante las postrimerías del imamato de al-Ḥakim (386 H/996 d.C-412 H/1021 d.C), los fāṭimíes ya habían perdido por completo el control del oro sahariano occidental, en un proceso gradual que benefició a los zāḥrīs, pues éstos, que ya habían fundado Qal‘a Ḥammād en el año 370 H/980 d.C (Yaqūt al-Ḥamwī, “*Mu‘yam al-Buldān*”, 1979, IV: 390) habían recibido el gobierno de Tripolitania en el 367 H/ 978 d.C (Ibn ‘Iṣṣrī, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, I, 1998: 230), y obtuvieron así mismo el valiato de Cirenaica (402-403 H/1012 d.C):

“...En este año llegó un presente de al-Ḥakim destinado al gobernador de Ifriqiya. Dicen que su regalo llegó a Nūṣir al-Dawla Abū Munḍ y le fue entregado por su legado Ibn ‘Abi Qudaina, el cual había de añadir Barqa y sus dependencias a la provincia de Nūṣir al-Dawla,

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
en virtud de un decreto emanado del imán. Nāḥīr al-Dawla salió a recibir a este legado con los jueces y los patricios, siendo este día inolvidable. (Al-Maqrīzī, “Itt’ia al-Ḥunafī...”, 1971, II: 99).

Al parecer, el imamato fīḥīmī se había aislado de las fuentes del oro y aunque contaba aún con grandes recursos, como las hilaturas de Fayyum (Ibn Ḥawqal, “Configuration...”, 1964, I: 157) no podía esperar ya que el oro llegase a través de Ḥantariyya, en el Sahara Occidental, hasta Baḥnasa y la región de los Oasis (Ibn Ḥawqal, “Configuration...”, 1964, I: 153), puesto que esta ruta había sido anegada por las arenas. Es probable que aún pudiese obtener algo de oro en el Sudán Oriental y a través de los dudosos beneficios obtenidos sobre el saqueo de las tumbas egipcias, pero su situación empezaba a declinar de tal manera, que todos los datos nos indican que ya no podría ni siquiera aprovisionarse regularmente de la madera apropiada para construir navíos y ese era el talón de Aquiles de su comercio marítimo. Se estaba muy lejos de la fabulosa cifra de 900 barcos en astillero de Maḥdiya (Shaban, 1980, II: 211), y a tal punto debió llegar la penuria en madera apta para la construcción naval, que el comercio entre Bizancio y Egipto comenzó a realizarse en buques bizantinos (Shaban, 1980, II: 224 y ss).

Además, el oro fīḥīmī era continuamente drenado hacia el Imperio Bizantino por otras vías; así, por ejemplo, durante el año 402-403 H/1012 d.C, al-Ḥakīm envió un nuevo presente de 7.000 dinares al emperador de Bizancio (Al-Maqrīzī, “Itt’ia al-Ḥunafī...”, 1971, II: 99). Debemos sopesar con atención que este tipo de “regalos”, unidireccionales, cuya mención se repite continuamente en las fuentes, siempre alcanzaba un monto más o menos estable y se entregaba en plazos regulares: cabría preguntarse si no era más bien un pago regular

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

otorgado a los bizantinos para granjearse el corretaje mercantil; al menos, nosotros así lo sospechamos. Esto no obsta para que las relaciones comerciales con Bizancio se rompieran, como hemos visto en los dos epígrafes anteriores, durante el año 406 H/1015 d.C, a causa tanto de la tensa competencia establecida en Siria como de las agresiones, al parecer, en el Mediterráneo Occidental.

Si bien el decreto de Basilio II no pudo haber sido nunca aplicado de forma tajante, sin embargo sí debió tener un efecto nocivo sobre el comercio oriental de los fatimíes, que ya habían perdido el sector occidental de la ruta del oro. Para recuperarse, los imanes del Cairo reiniciaron la expansión hacia los puertos sirios dónde, sin embargo, no lograrían afirmarse sólidamente debido a la irrupción en el Próximo Oriente de los turcos siltuquíes.

A nuestro entender, más importante fue su afincamiento en Yemen, durante el siglo V H./XI d.C, desde el cual controlaban Arabia y el tráfico por el Mar Rojo, a dónde se estaba trasladando el comercio que circulaba por el Golfo Pérsico (Cahen, 1984, I: 253). No obstante, las pérdidas de metal precioso debían ser de tal envergadura, que la asfixia económica que estaba padeciendo Egipto obligó a Al-Z̤hir (412 H/1021 d.C-427 H/1035 d.C) a firmar una nueva paz con los bizantinos, cuyos puertos eran fundamentales para la redistribución de la producción fatimí. Pero los fatimíes no lograron recuperar su preeminencia comercial en el Mediterráneo, hubieron de enfrentarse a agotadoras querellas intestinas (Ronart, 1960: 171) y, además, padecieron del descenso de la producción agraria y la pérdida de Siria, males todos

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

ellos que no fueron paliados sino mínimamente a través de las repetidas treguas con los bizantinos

Por ejemplo, en el año 430 H/1038 d.C, un nuevo tratado con los bizantinos señala sólo el agotamiento de ambas fuerzas. En el año 446 H/1054 d.C, la carencia de trigo era tan aguda en Egipto, que al-Mustansir (427 H/1035 d.C-487 H/1094 d.C) se vio obligado a solicitar grano a los bizantinos (Ronart, 1960: 171). El reino de Denia obtuvo beneficios comerciales de esta situación, pues en el año 447 H/1055-1056 d.C, llegó a Alejandría de Egipto una gran nave deniense cargada de alimentos, que regresó cargada de tesoros (Ibn 'Abd al-Rahman, "Al-Bay'an al-Mugrib", 1993, III: 191). El declive fátimí era tan profundo, que cuando el general Arslan al-Baharí proclamó al imán fátimí en Iraq (448 H/1057 d.C-451 H/1059 d.C), éste último no pudo mandarle ayuda ninguna, siendo la conjura fácilmente desmontada por los siltuqís (Shaban, 1980, II: 230-231).

En apariencia, no fue mejor la suerte que corrió la dinastía 'abbásí, la cual fue sometida a tutela en el año 334 H/945 d.C por la Confederación buyí, un conglomerado de tribus persas *kú'ies, que parecen haber considerado al Estado como un patrimonio familiar, asegurándose la lealtad de las tropas mediante concesiones territoriales, que no hacían sino minar aún más las bases del poder. No obstante, al ser *kú'ies como los fátimíes, probablemente aseguraron los contactos comerciales con el imperio fátimí en la época de su mayor esplendor, y por tanto el oro africano volvió a afluir en Oriente Próximo. Pero perdieron el tráfico del Golfo Pérsico en

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

beneficio del mar Rojo, el control sobre las rutas comerciales en beneficio de las dinastías locales, y los miembros de su dinastía empezaron a hacerse la guerra indiscriminadamente, por lo que su poder se desintegró rápidamente.

En esta situación, fue fácil para los turcos siljúqíes, sunníes, que habían ido conquistando los sectores estratégicos del imperio, apoderarse de Bagdad, liquidar los restos de la Confederación Buyí y someter a su vez a tutela al califa ‘abbásí al-Qá‘im en el año 447 H/1055 d.C (423 H/1031 d.C-468 H/1075 d.C) (Ronart, 1960: 4).

28).- Los zā‘ríos y los reinos de Taifas. Situación económica del Mediterráneo Occidental durante la primera mitad del siglo V H/XI d.C (427 H/1031 d.C - 449 H/1057 d.C).

28.1).- Supremacía económica magribí hasta el año 449 H/1057 d.C:

Muy contraria a la adversa estrella de ambas dinastías fue la suerte de los zā‘ríos, los cuales, a tenor de los datos analizados, detentaron el monopolio del ramal oriental de la ruta del oro africano, que afluyó libremente a la Qal‘a ‘ammā‘d, Túnez y Trípoli. Es factible que los facciosos que se habían adueñado de grandes porciones de al-Andalus dependiesen del norte de Africa cada vez en mayor medida, incluso cuando su poder ya se había consolidado y se habían convertido en sultanes de unas u otras facciones magribíes, siendo su proyección económica y política puramente local. Al parecer, el oro se había desviado hasta tal punto hacia Ifriqiya y la

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Qal'a ʿammīd, que en plena sucesión de triunfos hilānīs, después del año 444 H/1052 d.C, el emir de Fez defendía la Qal'a con ayuda de los ʿammīdīs (Ibn Jaldān, "*Peuples et nations...*", 1986, II: 443).

En el año 398 H/1007 d.C Ibn Jaldān sitúa la fecha de fundación de la Qal'a de los Banu ʿammīd (Ibn Jaldān, "*Al-Ibar...*", 1867, VI: 171). Aunque como hemos visto en párrafos anteriores, este acontecimiento tuvo lugar algunos años antes, -lo cual significa que podría tratarse de una refundación-, punto que no aclara en exceso Golvin (Golvin, 1965: 27 y ss). Si esta fecha es o no errónea, no es fundamental: lo importante, a nuestro entender, es que fue seguida por primera vez por el rechazo de la doctrina ismailí por parte de los ʿammīdīs occidentales (Julien, 1952, II: 72) y que este proceder orientó favorablemente a los zanānīs del Magrib al-Aqsa, los cuales comenzaron a considerar la Qal'a de manera más cordial. A medida que la relación con el Magrib se afianzaba, la conexión de la Qal'a con los fatimīs no dejaba de enrarecerse y llegó a deteriorarse profundamente; poco después de alcanzar la mayoría de edad, el zānī Al-Mu'izz (409 H/1018 d.C - 454 H/1062 d.C) pues sus primeras demasías contra los 'ubaydīs norteafricanos -de las cuales da noticia Ibn 'Iḥrāq en su nunca suficientemente ponderada obra y que ya mencionamos en su momento- fueron seguidas por otras, ya que provocó una gran matanza de zānīs en Ifrīqiyya y proclamó la vuelta a la doctrina sunnī, siquiera efímeramente. Esta carnicería fue ignorada deliberadamente por los imanes al-Zāhir y al-Mustanḥir, los cuales se limitaron a aceptar las excusas ofrecidas por el emir zānī (Ibn Jaldān, "*Peuples...*", 1986, II: 429).

Probablemente, los fihimíes no podían ni prescindir del potencial suministro de oro sahariano, ni enfrentarse con efectividad a los ʿammādíes, acuciados como estaban por el deterioro de su posición en Siria y Palestina. Su generosa actitud no varió el rumbo de los acontecimientos, de manera que, cuando al-Muʿizz, señor de Qayrawān, se desligó de la obediencia a los fihimíes (441 H/1049 d.C), su primo, señor de la Qalʿa, al-Qūʿid b. ʿammād b. Buluqqān b. Zurr (419 H/1028 d.C-446 H/1055 d.C) se apresuró a actuar de igual manera (Ibn al-Jaʿb, “Kitāb...”, 1983, 53 y 66).

Es muy factible que los fihimíes se vieran obligados a dejar impunes estas acciones, porque sabían que el oro redistribuido desde el territorio zī era vital para su economía, y ya era lo suficientemente difícil mantener la ruta, siempre en peligro por las agresiones de los árabes Banu Qurra, que vivían en el territorio de Barqa (Ibn Jaldān, “Kitāb...”, 1986, II: 438-439), como para además enemistarse con la dinastía zūrī de Qayrawān y los ʿammādíes de la Qalʿa.

En Ifriqiyya, las frecuentes algaradas del pueblo contra los ismailíes, que los fihimíes dejaban impunes, demostraron a al-Muʿizz que, si quería consolidar su dinastía, debería pasarse al bando mayoritario, el sunní. Por otro lado, los cronistas nos han dejado muchos rasgos sobre la opulencia enorme de su Corte y la ligereza del régimen impositivo (Julien, 1952, II: 7), como vimos. Este hecho sólo era posible merced al control de la ruta del oro hacia Sicilia y Trípoli.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

A partir del año 423 H/1031 d.C, este poderío se afirmó, carente del contrapeso que habían sido los omeyas de Córdoba, y la mayor parte del tráfico fue seguramente desviado por los ziríes hacia su territorio, en el Este, en dirección a la Qal'a de los Ban ^ʿamm^{id} y la costa tunecina, que entraron en competencia, implicando a los diversos reinos andalusíes.

28.2).- La competencia por los mercados entre las taifas andalusíes hasta el año 459 H/1066 d.C:

Como consecuencia de la alfitna, al parecer, al-Andalus perdió el control sobre el norte de Africa, donde obtenía su poder económico, y dejó de ser una de las principales potencias comerciales del Mediterráneo. La antigua ruta occidental desde Siyilmasa a Fez y después a las montañas Gumara hasta Tánger y Ceuta, tan importante durante el siglo IV H./X d.C, caería en decadencia debido a la inestabilidad del territorio, en beneficio de la ruta oriental, que se dirigía desde Siilm^{sa} a la Qal'a de los Ban ^ʿamm^{id}, Ifr⁺qiyya y Trípoli, dominios todos de los z⁺ríes, los cuales pasan a convertirse en la primera potencia económica del Islam occidental, al usufructuar el comercio y el oro.

En consecuencia, a nuestro entender, los puertos no z⁺ríes del Magrib padecerían la misma penuria de oro que las taifas, que comenzaron a mantener un activísimo comercio con ellos. El metal acuñado de uso común pasó a ser la plata, fácilmente canjeable en cobre y más ajustada a una economía reducida al ámbito local, y todo el Norte de Africa pasó a depender, directa o indirectamente, de los ziríes.

De la penuria de oro parece ser muestra que Muḥammad de Denia, por ejemplo, no acuñase oro ni siquiera para celebrar la entronización del califa al-Mu'awīyah. La acuñación de oro se rarificó en al-Andalus hasta tal punto que ni siquiera los hamudíes malagueños, desde el reinado de Idrīs I al-Muta'yad (427 H/1035 d.C-431 H/1039 d.C) acuñaron oro.

Sin embargo, la voluntad de seguir presentes en el comercio mediterráneo parece haber seguido estimulando a los puertos andalusíes: así parece demostrarlo la acuñación de veinte cuartos de dinar en Almería, fechados entre los años 429 H/1037 d.C - 435 H/1044 d.C (al-Andalus, 1992: 385)

Con ocasión de la conquista de Córdoba por los 'abbādíes, en el año 463 H/1070 d.C (Viguera, 1992: 140), al-Mu'tamid Ibn 'Abbād, sultán de Sevilla, acuñará dinares de oro (al-Andalus, 1992: 388). Pero esa acuñación probablemente está destinada a resaltar la nueva soberanía de la ciudad, no al tráfico comercial real, y además excede del marco de nuestro estudio.

Al parecer, los reinos de taifas, carentes de proyección política externa, siguieron con respecto a los zurríes y a los ḡammādíes norteafricanos una política tortuosa cuyo objetivo es obtener un suministro regular de oro. Cuando la invasión hilālí alcanzó Ifrīqiyya (443

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
H/1051-1052 d.C) (Ibn Jald^un, “*Peuples...*”, 1986, II: 432) reduciendo a los z^ur^uies a Mahd^uy^uya (449 H/1057 d.C) y a los ^uamm^ud^uies a la Qal’a, donde vegetaron hasta la conquista almohade (Julien, 1952, II: 74) descolló en el panorama económico y político andalusí el reino de Sevilla, que poco después de mediados del siglo V H./XI d.C había extendido indistintamente su comercio hacia el Atlántico y el Mediterráneo en perjuicio de las taifas occidentales, sin depender de forma absoluta de ninguna dinastía africana.

28.3)- El abastecimiento de oro y el comercio en al-Andalus hasta el tercer decenio del siglo V H./XI d.C:

Nos inclinamos a pensar que, a la conclusión de la alfetna, en el año 427 H/1031 d.C, la fuerza económica de al-Andalus se había desplazado a los puertos de la costa andaluza, directos beneficiarios del tráfico de oro y del comercio con los puertos norteafricanos. Entre los puertos andalusíes destacaba el reino de Málaga, que detentando la posesión de diversas plazas y territorios estratégicos en el Magrib al-Aqsa y al-Andalus, había usufructuado el abastecimiento de oro entre Fez-Ceuta-Algeciras: de hecho, los ^uamm^ud^uies controlaban patrimonialmente el R^uf, clave de las rutas de acceso del oro senegalés desde Fez hasta la costa magribí (Ibn ^uazm, “*Ras^uil...*”, II, 1987: 198).

Apartados al parecer de una participación directa en el abastecimiento de oro africano, padecerían especialmente la situación los sultanatos levantinos y aquellos otros que, como

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Zaragoza, estaban ligados a ellos económicamente y tenían sus razones para temer el creciente poderío de Sancho I el Mayor de Navarra (1000 – 1035 d.C.); por esta razón, probablemente, la Marca Superior entabló unas densas relaciones con el Condado de Barcelona, cuyo conde buscaba el amparo zaragozano ante la presión del navarro: así, por ejemplo, Munir I recibiría con grandes honores al conde Guillermo Suñer de Pallars durante el año 411 H / 1020 d.C (Pita Mercé, 1974: 68) ; otros sultanatos levantinos, como Denia, cuyo estruendoso fracaso en Cerdeña se había saldado con su relegación a un papel secundario dentro de al-Andalus, se veían obligados a recurrir al corso y a los secuestros puntuales para obtener una participación en los beneficios del comercio. Probablemente por eso, hacia el año 414 H/1023 d.C, tropas denienses capturaban a comerciantes de Gerona, Vich y Cardona en la región de Balaguer (Pérez de Urbel, 1950: 85), dirigiendo sus esfuerzos bélicos contra el Condado de Barcelona con harta frecuencia (Pérez de Urbel, 1950: 304) en un ataque que no sólo buscaría desviar las rutas comerciales en provecho propio, sino además recuperar al menos una parte del oro que la guerra civil había drenado hacia territorio cristiano desde al-Andalus; mas si este era el objetivo anhelado, fracasó estruendosamente, porque cuando Sancho el Mayor derrotó a los denienses, se confirmó la supremacía militar de los reinos cristianos y se incrementó el drenaje de recursos metalíferos andalusíes al territorio ultrapirenaico, pues una vez obtenido el clamoroso triunfo sobre las huestes musulmanas, los soldados navarros

“recogieron una inmensa cantidad de talentos de oro y plata y acordándose de la promesa hecha (por Sancho el Mayor), los enviaron inmediatamente a Cluny, donde los recibió el venerable abad Odilón, que con una parte fabricó el ciborio maravilloso del altar de San Pedro

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
y con el resto distribuyó entre los necesitados aquellas limosnas que le hicieron famoso
(Glaber, "Patrologiae...", I, IV, cap. 8: 109-110)

No sólo eran las donaciones, sino que una parte de la riqueza obtenida a costa de los andalusíes se dirigía a Languedoc por otros motivos, como las campañas militares que el rey navarro sostuvo más allá de los Pirineos; por ejemplo, la dirigida contra los condes de Tolosa (Pérez de Urbel, 1950: 95).

Mientras tanto, Tortosa se había convertido en el puerto de Zaragoza, y Valencia, a partir del año 430 H/1038 d.C, asumiría un papel subsidiario al perder su control sobre Almería, de la cual dependían sus contactos con el Magrib. Así pues, los reinos taifales levantinos se vieron forzados a redistribuir mercancías hacia el Próximo Oriente, y recurrieron a la alianza con el resto de los perjudicados por la actitud †amm^{A} dí.

Durante el primer decenio que siguió a la desaparición del califato omeya de Córdoba, los reinos costeros de Sevilla y Málaga iniciaron la penetración económica hacia los reinos interiores, que, como Toledo, dependían casi por completo del abastecimiento exterior en cuanto a metales preciosos. Inmediatamente se produjo la disputa por la posesión de las diminutas taifas enclavadas en emplazamientos estratégicos, como Carmona, que, situada entre el reino de Sevilla y el de Málaga, era la llave de la ruta andaluza a Córdoba y Toledo.

También la tensión económica es detectable en la disputa por la posesión de Tortosa entre Muḥammad de Denia e Ibn Ḥud de Zaragoza, pues aquél puerto constituía la llave económica de este último reino. Mientras que Málaga hacía depender todo su abastecimiento de oro y plata del comercio africano, Sevilla tenía yacimientos propios de plata en Hornachuelos y Almadén de la Plata (al-Ḥimyarī, “*Rawḥ...*”, II, 1963: 288). Al no depender sino en menor grado del abastecimiento exterior, poseer recursos propios, como el aceite del Aljarafe, que se exportaba incluso a Egipto (al-Saqundi, “*Elogio del Islam Español*”, 1976: 121) y disponer de un puerto de estero en el cual la marea se hacía sentir incluso a 72 millas de la desembocadura (al-Saqundi, “*Elogio...*”, 1976: 120), facilitando enormemente la navegación y el comercio la taifa sevillana se vio menos influida que el reino de Málaga por los acontecimientos acaecidos en Africa; esta circunstancia hizo posible la hegemonía ‘abbāḍī en al-Andalus durante la segunda mitad del siglo V H./XI d.C.

Sevilla y Málaga fueron pues los dos únicos reinos andalusíes del siglo V H./XI d.C que accedían directamente a los metales preciosos. Por esta causa, en nuestra opinión, se erigieron en los únicos estados que abastecieron de oro a al-Andalus durante esa centuria, y mantuvieron una enconada competencia por el control del comercio y del oro norteafricano. También Cantó opina que los ḥammādīs malagueños fueron los últimos abastecedores de oro en la Península Ibérica, después de los omeyas y antes de los ‘abbāḍīs sevillanos, siendo raro el oro, y de ley muy deficiente, en el resto de al-Andalus (Cantó, 1989: 5).

Ab al-Qasim Muhammad Ibn 'Abbad, rey de Sevilla (414 H/1023 d.C - 434 H/1042 d.C), se había convertido en el protector de la facción omeya, a través de la cual buscaba zafarse del tutelaje económico ejercido por los omeyas y estaba buscando la menor excusa para hacerles la guerra. Además, habría obtenido el poder en calidad de adalid de los poderosos intereses económicos del puerto sevillano, que estaba perdiendo sus mercados norteafricanos a manos de los omeyas, los cuales controlaban el oro suministrado a Sevilla a través de su política comercial.

En consecuencia, el sevillano buscaría la manera de actuar contra aquella dinastía, no reparando en la licitud de los medios: durante el año 427 H/1035 d.C, siendo a la sazón continuas las hostilidades entre Sevilla y Málaga por la posesión de Carmona (Lucena paredes, 1955: 29), un punto estratégico entre Córdoba y Sevilla y por tanto enclavado en el corazón de las rutas que circulan por el Aljarafe, se generó una querrela dinástica entre los omeyas, y el consiguiente vacío de poder fue aprovechado por el 'abbid para lanzar a los cuatro vientos la especie de que había descubierto con vida al desaparecido al-Muwahhid II, cuya figura aún gozaba de gran predicamento entre las clases menos pudientes de la sociedad andalusí. A su facción se unió Ibn Yahwar, que no desearía, suponemos, verse absorbido por los omeyas (Ibn al-Arabi, "Bayan al-Mugrib", III, 1993: 168), y que contaba con participar en el oro prodigado por los 'abbids. Probablemente acariciando las mismas esperanzas, todo el bloque económico levantino, (Denia, Tortosa y Valencia) perjudicado por la aventajada posición económica de los omeyas en Africa, se puso al lado del sevillano, cuyos burdos manejos

fueron descubiertos al cabo por Ibn Yahwar el cordobés, fracasando la empresa de restauración (Viguera, 1992: 135). El emir cordobés podría haberse percatado a tiempo de que la celada sevillana, de obtener el éxito, desembocaría inexorablemente en la anexión de Córdoba y el cordobés, fiel a su doctrina del *equilibrio de poderes*, -así podríamos denominarla-, se decantaría por la permanencia de un poder decadente en Málaga antes que por la existencia de un poderoso señor a escasas parasangas de las fronteras de su precario señorío.

Somos de la creencia de que este episodio constituye la primera tentativa de formación de un bloque político y económico que uniese el Levante al bloque económico andaluz occidental. La primera tentativa sólo había contemplado la unificación del bloque portuario levantino, girando en torno a Valencia, Denia y Tortosa (408 H/1017 d.C-410 H/1019 d.C -412 H/1021 d.C) y fracasó, en nuestra opinión, porque ninguna de estas ciudades poseía un acceso directo a los metales preciosos que permitiera la formación de un tejido económico propio que les permitiera actuar comercialmente como algo más que meros redistribuidores.

La segunda intentona, pensamos, tuvo lugar en el año 427 H/1035 d.C, cuando Denia, Tortosa y Valencia reconocieron al candidato califal propuesto por los 'abbāsidés sevillanos, porque probablemente en ese año ya estaba claro que el Levante precisaba del suministro regular de metales preciosos y de la comunicación con los mercados comerciales norteafricanos que sólo la alianza con Sevilla podía proporcionar.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Este ensayo político y económico se dilató en el tiempo y debió obtener cierto éxito, siquiera en el sentido de socavar la posición almeriense, pues pocos años más tarde, durante el año 430 H/1038 d.C se desató de nuevo el conflicto entre Almería y Granada, en el cual había que contar con otros actores no menos poderosos, al menos a escala regional: el papel primordial sería desempeñado por el sultanato de Valencia, que se había alzado del caos y había llegado a poseer una gran capacidad económica, señalada por la importancia de sus contribuciones territoriales (Ibn 'Arabi, "*Bayān al-Mugrib*", III, 1993: 139) y había recibido un fuerte impulso económico a consecuencia de la inmigración de la clientela omeya, muchos maulas musulmanes, eslavos, francos y vascones, amén de toda clase de desplazados y refugiados, como parecen indicar las sumas obtenidas en el reino por Mubarak y Mudfar, esclavos que se habían alzado al poder en Valencia al socaire de la crisis califal y que ascendían a 120.000 dinares mensuales; 70.000 de ellos procedían del propio puerto de Valencia, y 50.000 de Játiva. No obstante, la obtención de tan formidables sumas pronto redundó en la ruina de sus distritos y en el levantamiento de los habitantes, sometidos con mano de hierro (Ibn Bassam, "*ʿAjira...*", 1979, III, 1: 14-15). A la muerte de ambos régulos, después de un periodo de guerras, la ciudad quedó en manos del nuevo régulo 'Abd al-'Aziz (412 H/1021 d.C-453 H/1061 d.C), que intentaría, al parecer, crear un eje económico en el sudeste y recuperar así su preeminencia económica.

El conflicto se planteó cuando desde el año 430 H/1038 d.C, los régulos granadinos se prevalieron de su parentesco cercano con los z'iríes *z'iríes* de Qayrawān para establecer

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

una sólida relación económica con posiciones directas en las terminales africanas de la ruta del oro, que no despreciaría en modo alguno el contacto con la Qal'a al-Ban al-Maghrib. El avance de Zuhayr de Almería sobre Granada ('Abd-Allāh, "Memorias...", 1980: 124) probablemente tenía como objetivo abortar este movimiento, el cual no debió pasar desapercibido a sus vecinos. No obstante, Zuhayr desapareció en la consiguiente guerra con Granada ('Abd-Allāh, "Memorias...", 1980: 105) dejando abierta la cuestión del señorío sobre Almería, por cuya posesión competirían Granada y Valencia; para Granada, Almería era una salida natural al mar; para Valencia, constituía un puntal en su avance económico sobre la fachada magribí.

Conocemos cual era la postura de Granada, ¿pero cuáles eran los motivos y los argumentos de Valencia?: el bloque económico que se estaba consolidando en torno a Valencia había de incluir necesariamente a Almería, cuya anexión pacífica se obtuvo a la muerte de Zuhayr (430 H/1038 d.C); como la guerra con Granada había cerrado las posibilidades de acuerdo, primó probablemente el interés económico del puerto almeriense y se produjo la anexión al sultanato valenciano, pero los manejos de Ma'an Ibn Sumadi (430 H/1038 d.C-443 H/1051 d.C), gobernador valenciano de Almería, quien estableció contacto comercial con la Qal'a de los Ban al-Maghrib (Ibn 'Iṣṣāq, "Al-Bayān al-Mugrib", III, 1993: 146) y obtuvo así acceso directo al oro africano, dieron al traste con la aparentemente fuerte posición alcanzada por Valencia, pues el gobernador albergaba ambiciones propias, probablemente alentadas por la gran clase comerciante almeriense; quizá, mediante la pacífica anexión de Almería, la oligarquía comercial de la ciudad había intentado establecer una sólida relación con el Magrib e Ifriqiyya mediante Valencia, pero esta última ciudad debía apetecer del gozo exclusivo de los recursos disponibles a través de este tráfico y además los oligarcas almerienses sólo con grandes reservas

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

mentales se plegarían a participar en las intrigas del régulo valenciano contra Granada, que podían desarticular sus redes comerciales, por lo que no tardó en llegarse a la separación cruenta de ambos reinos en el año 434 H/1042 d.C (“*Crónica anónima de los Reyes de Taifas*”, 1991: 43).

Durante estos años, nos inclinamos a pensar que el fracaso de las tentativas levantinas y el desprestigio de los ‘abbāsidīs después del asunto del falso califa dejaron el campo libre a la desmesurada ambición de los muhāmidīs granadinos, encastillados en sus alianzas en la orilla sur del Mediterráneo, ya que durante algunos años acariciaron la posibilidad de convertirse en la principal fuerza económica andalusí, a despecho del fracaso padecido ante los muros de Almería.

Mientras tanto, Málaga, que había estado esperando la ocasión propicia para enfrentarse al creciente poderío zāhirī, debió considerar llegado el momento después del deceso de ‘Abū al-‘Alā al-Muḥṣan, sultán granadino, en el año 430 H /1038 d.C (Ibn al-Jayyīb, “*Kitāb al-muḥṣan al-‘alā*”, 1956: 229); por desgracia para la dinastía malagueña, su decadencia se hallaba próxima, por causas que se derivan de su dependencia metalífera y económica del Norte de Africa; por una parte, el creciente potencial zāhirī estaba drenando en beneficio propio los caudales extraídos en Ghana, relegando a un papel secundario la ruta occidental del oro, de la cual dependía Málaga y por otro, la inestabilidad del emirato de Fez era cada vez más evidente;

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

por estas razones, las tropas de Yahyà II al-Qa'ím atacaron Yerba en el año 431 H / 1039 d.C., la conquistó y esclavizó a una parte considerable de su población (Ibn 'Iḥrāq, “*Bayān al-Mugrib*, I, 1998:). Es probable que el califa malagueño buscara derivar hacia su esfera de influencia las riquezas obtenidas en esta terminal sensible del comercio mediterráneo y crear el caos en los dominios zā'irīes, poniendo de manifiesto su poder marítimo. Quizá (al menos esa es nuestra opinión) con la intención de neutralizar un potencial ataque de los zā'irīes granadinos, primos de los zā'irīes qayrawānīes, en sus fronteras terrestres, el taimado califa malagueño envió un ejército en apoyo del sultán granadino, enzarzado en una fatigosa guerra contra el señor de Sevilla en esas mismas fechas (Lucena Paredes, 1955: 33).

Este refinado movimiento del prócer malagueño habría de valerle de bien poco, pues, mientras tanto, durante los últimos años y sobre todo, después de la muerte de Abū-l-‘Att'āf Ḥammāma Ibn al-Mu'izz Ibn Zā'irī Ibn Aḥ'iyya, señor de Fez , en el año 433 H. / 1041 d.C, el Magrib al-Aqsa alcanzó el nādīr del caos político, ya que su hijo Dānās Ibn Ḥammāma, pronto fue combatido por sus primos, llegando a ser tan menguada la autoridad del emir que la propia ciudad de Fez se hallaba dividida en dos facciones que se hacían una guerra inmisericorde (Ibn 'Iḥrāq, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, I, 1998:). Puede suponerse el efecto que estos acontecimientos tuvieron sobre el tráfico comercial y metalífero, pues además se sumaron a la aparición de un sultán de fuerte personalidad en Granada: su nombre era Bādīs Ibn Ḥābus, quien logró consolidar el territorio que heredara aún a pesar de la agresividad de sus vecinos (‘Abd Allāh, “*Memorias...*”, 1980: 99)

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

El curso de los acontecimientos se adivinaba escasamente venturoso tanto para los **†amm** [^] **díes** como para todos aquellos sultanatos andalusíes cuya prosperidad dependía de **Ifr†** **qiyya** y de la **Qal'a** **†amm** **†d**, posesiones con quien mantenía un denso comercio Almería. El declive de Málaga y Almería fue relativamente rápido, escapando de nuevo de la caja de Pandora el diablo de la guerra civil, que esta vez se cebó en el Califato malagueño durante el año 432 H/1040 d.C, cuando comenzaron las querellas intestinas dentro de la taifa malagueña. Por un momento, el partido al que nosotros denominaremos *proz†rí* pareció triunfar, cuando el eslavo **N†** **ya**, que gobernaba la ciudad en nombre de los **†amm** [^] **díes**, alzó al poder a **†assan** **al-Mustan†** **ir**, dejando en calidad de gobernador de la estratégica plaza a un riquísimo comerciante que gozaba de toda su confianza, **al-†a†** **†if†** (Ibn **†azm**, “*Ras†il...*”, 1981, IV: 206), es decir, de Setif, a escasa distancia de Bugía, que en 480 H/1067 d.C (Gautier, 1922: 350) sería la nueva capital de los **†amm** **†díes**. A tal punto había llegado el poder de éstos últimos, que **al-N†** **†ir** **b. 'Alannas** **b. †amm** **†d** consolidó su situación sobre el litoral argelino, en la Gran Ruta, fundando Bugía, y recibió el homenaje de los habitantes de **Qayraw†n**, en el año 460 H/1067 d.C (Ibn **al-J†** **†ib**, “*Kit†b...*” 1983: [96]).

La consolidación de esta facción en Málaga, las relaciones comerciales trabadas por **al-†a†** **†if†** y el carácter portuario de la ciudad eludieron momentáneamente las jugadas anexionistas encima de los **†inh†** **†íes** granadinos. Era evidente que éstos últimos iban a actuar, y así, una intriga, probablemente urdida por **B†** **†s** de Granada, acabó con la vida de **al-†a†** **†if†** elevó al poder a **Idr†** **s** **II** **ibn** **Yahyà** **al-A'li**, durante el año 435 H/1043 d.C - 439 H/1047 d.C (“*Crónica anónima de los reyes de Taifas*”, 1991: 21), sometido por completo a las

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
exigencias de los z+ríes granadinos, hasta el punto de ser reconocido en calidad de califa en Granada, Carmona y sus respectivos territorios (“*Crónica anónima...*”, 1991: 21).

B@d+s, sultán de Granada, compensaría la sumisión real de Idr+s II, otorgándole un abundante caudal de oro, pues el restablecimiento de relaciones operado con los xinh@a, puso al precario califa en poder del suficiente oro como para otorgar frecuentemente recompensas de 500 dinares, aunque a cambio el malagueño se obligaba a ceder a todas las exigencias formuladas en Granada, aún las más humillantes (Ibn @azm, “*Ras@’il...*”, 1981, IV: 207). Sin embargo, la situación no era demasiado diferente en otros reinos de Taifas; Almería, cuya posición ya era muy difícil de sostener y que aún disponía de menores apoyos que Málaga, había tratado también de apoderarse de Granada poco después de la muerte de @@bus, pero una escaramuza militar bastó para que fuera anexionada al reino de Granada en 429 H/1038 d.C, año en el que cayó bajo la férula de los sultanes granadinos (“*Crónica anónima...*”, 1991: 24 y ‘Abd-All@h, “*Memorias...*”, 1980: 104).

De hecho, los Ban^ Sumadi+ se plegaban a los z+ríes granadinos hasta en sus más nimios deseos (‘Abd-All@h, “*Memorias...*”, 1980: 117 y al-‘Udr+, “*Tar+i...*”, 1965: 84). Esta dinastía regional no podía hacer otra cosa, pues el futuro de Almería se hallaba ligado al de las posesiones z+ríes del Magrib e Ifr+qiyya. No es relevante para nuestra investigación si esta dependencia fue acatada pacíficamente (Ibn ‘I@r+, “*Bay@h al-Mugrib*”, III, 1993: 174) o no (al-‘Udr+, “*Tar+i...*”, 1965: 84).

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

La debilidad del califa de Málaga se sumó a la tensión interna provocada por los intereses comerciales y al caos en la región de Fez y provocó la escisión de Ceuta, Algeciras y Málaga bajo el mando de diversos pretendientes **zayyidíes**, cada uno de los cuales buscaba atraer hacia sí el escaso oro circulante por el occidente del Magrib; bajo estas circunstancias, parece ser que desapareció el monopolio magribí de los **zayyidíes**. Durante el tiempo de confusión que fue su segundo reinado, Idris II (445 H/1053 d.C), privado del apoyo de Ceuta y Algeciras, se vio obligado a ceder a los granadinos cuantos castillos y territorios quisieren, e incluso hubo de entregar a su visir (Ibn al-Azraq, “*Ras al-Hilal...*”, 1981, IV: 207-208). La decadencia se hizo tan palpable que cuatro pretendientes llegaron a arrogarse el título califal en un territorio de 30 parasangas (Ibn al-Azraq, “*Ras al-Hilal...*”, 1981, IV: 209). Todos estos acontecimientos señalaban que en cualquier momento desaparecería el califato malagueño, pero su posesión fue motivo de pendencia entre dos sultanatos andalusíes bastante más estables: Málaga, privada de su sostén económico, sucumbió ante la presión simultánea de los **zayyidíes** granadinos y los **abbasíes** sevillanos, entre los años 446 H/1054 d.C y 448 H/1056 d.C, convirtiéndose en un estado tapón entre ambos reinos. En el año 448 H/1059 d.C, **Abd al-Malik** de Granada se apoderaría finalmente de Málaga (‘Abd-Allah, “*Memorias...*”, 1980: 114).

Nos inclinamos a pensar que el apogeo de Granada, sin embargo, fue de corta duración, pues como su suerte estaba ligada a la de los **zayyidíes** de Ifriqiyya, la invasión hilalí (449 H/1057 d.C) descompuso su economía. Tan debilitado resultó el reino granadino a resultas del aniquilamiento de los **zayyidíes** de Qayrawan, que tan sólo siete años después de haber engullido el califato malagueño, la propia capital **zayyidí** de al-Andalus estuvo a punto de caer en manos del sultán almeriense **Muhammad Ibn Murtada al-Muwassim** (444 H/1052 d.C-484 H/1091 d.C)

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

durante el año 459 H/1066 d.C, merced a una conjura en la cual tuvieron un papel preeminente los judíos granadinos (‘Abd-Allāh, “Memorias...”, 1980: 32), encumbrados en el reino y seguramente interesados por la sumisión de Granada a Almería, ya que esta última capital, al socaire de las circunstancias, había reiniciado sus contactos con la Qal’a de los Banī Hammūd; esta ciudadela había sido construida con finalidades eminentemente defensivas, se hallaba tan sólo a tres días de Saḥf, a dos de Biskara y a algunos de Qusantina y constituía un centro productor de tejidos de lana, reputados por su calidad y era gobernada por una rama zīrī que rechazaba la soberanía de Qayrawān, aliada de los granadinos (Yūqāt al-Ḥamawī, “Mu’allaḥm...”, IV, 2ª: 1979). Su posición y recursos le permitieron sobrevivir a los árabes hilālīs, e indirectamente esta circunstancia favoreció a Almería, ligada económicamente a ella. El sultanato granadino, no obstante, sacó fuerzas de flaqueza y ahogó en sangre la conjura “proalmeriense”, que implicó una sangrienta matanza de hebreos en Granada (‘Abd-Allāh, “Memorias...”, 1980: 32).

En nuestra opinión, la invasión hilālī propiciaría también el hundimiento económico de Tortosa, pues esta ciudad perdería sus correspondencias comerciales africanas, se sumió en una serie de revueltas y fue absorbida por la taifa zaragozana, que así recuperó su salida natural al mar (452 H / 1060 d.C.) (Ibn ‘Iṣṣrāfī, “Bayān al-Mugrib”, III, 1993: 208).

Al parecer, en virtud de estos acontecimientos, Sevilla obtuvo la primacía entre las taifas. Además, el reino de Sevilla era el más estable, pues a sus riquezas mineras, atestiguadas por las

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

fuentes (Al-Ḥimyarī, “*Rawḥ*...”, II, 1963: 288) y a sus exportaciones, sumaba la posesión de Algeciras, cabeza de puente proyectada hacia el Magrib, en el año 450 H/1058 d.C. (Ibn Iḥrīq, “*Bayḥān al-Mugrib*”, III, 1993: 205). Además, Sevilla constituía un magnífico puerto protegido por el estero del Guadalquivir, capaz de albergar las naves que navegaban por el Atlántico, de cuyo comercio gozaba sin competencia. Sevilla constituía la terminal nerviosa de un rico territorio agrario y metalúrgico, cuyos productos eran muy estimados en la costa atlántica de Africa, a cuyo control dedicó todos sus esfuerzos al-Mu'tadid, el cual se apoderó de Mértola en el año 436 H / 1044 d.C, y de los reinos de taifas occidentales, salvo Badajoz, entre el 444 H/1052 d.C y el 455 - 456 H / 1063 d.C. (Ibn Iḥrīq, “*Bayḥān al-Mugrib*”, III, 1993: 165 y ss.)

Para los 'abbāsidés no era primordial apoderarse de Badajoz porque toda la fachada marítima del sur al oeste del Estrecho de Gibraltar les pertenecía, con lo cual habían sometido a bloqueo económico a los afásíes. Aún pagando parias a Castilla desde 455 - 456 H / 1063 d.C, era con mucho el reino andalusí más fuerte, de tal manera que siguió acuñando moneda de oro. Pocos años más tarde, los almorávides unificarían bajo su mando todo el Magrib Extremo y al consolidar bajo su mando el dominio sobre la ruta occidental del oro africano, sellarían la suerte de los sultanatos taifales andalusíes; mas esa es otra etapa de la historia de al-Andalus, extremadamente interesante, sin duda, pero que sobrepasa con creces el marco de nuestro estudio, por lo que dejaremos su análisis para una ocasión más propicia.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
29).- CONCLUSIONES

29.1).- Ideas generales

Nuestra intención ha sido aproximarnos a la historia de al-Andalus entre los siglos III H/IX d.C y V H/XI d.C desde la óptica socioeconómica, observando los acontecimientos y su transformación por el efecto del contacto del mundo musulmán y mediterráneo en su conjunto con las rutas del oro africanas.

Para realizar un estudio de estas características, es necesario incidir sobre algunos conceptos fundamentales: por un lado, pensamos que para poseer una visión completa del devenir andalusí, ha de comprenderse este capítulo histórico como una mera parte de la civilización islámica de su tiempo. Por el otro, hay que señalar con precisión qué periodo desea estudiarse y cuáles son las razones que impulsan a ello.

En lo que atañe al plazo temporal elegido por nosotros para desarrollar esta investigación, hemos escogido la etapa que discurre desde mediados del siglo III H / IX d.C a principios del siglo V H / XI d.C porque entre estos siglos se discierne con claridad un capítulo histórico durante el cual dominan el Mediterráneo tres grandes potencias: Bizancio, el Imperio Omeya y el Emirato-Califato de Córdoba. Mediado el siglo III H/IX d.C, los

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

dos grandes protagonistas musulmanes del siglo IV H/X d.C se hallan en pleno periodo de crecimiento merced al oro aportado desde las riberas del río Senegal; tanto los emires cordobeses como los ‘aglabíes –antecesores de los fīlīmīes- han desarrollado un pujante comercio marítimo que requiere de la concentración de grandes medios materiales; una afortunada conjunción de factores les da la clave del dominio del Mediterráneo Occidental, basado tanto en un conocimiento completo de sus riberas como en el control de los enclaves situados tierra adentro y que se imbrican en las grandes rutas marítimas, como Taḡart y Siīlīmīsa, cuya relación con los emporios sicilianos, sirios o baleares resulta evidente durante el siglo IV H/X d.C. Nunca como en ese siglo será tan cosmopolita el mundo musulmán, a cuyo apogeo económico se corresponde una división en polos de atracción políticos, evidentemente relacionados con el trasiego del oro.

El oro procedente del Sudán Occidental –cuyo descubrimiento, transformación y comercio cambió por completo, en nuestra opinión, el universo mediterráneo- se convirtió, al parecer, en lo que podríamos llamar “*la sangre del comercio*” y ensalzó hasta límites inverosímiles un siglo antes a la dinastía omeya y a los fatimíes. Modificó una situación geoestratégica perjudicial para al-Andalus e Ifrīqiyya (al fin y al cabo provincias excéntricas del mundo musulmán) y tuvo la virtud de potenciar y dar nueva vida a los bizantinos, cuyo imperio había resultado fuertemente afectado por la presión musulmana durante el siglo III H/IX d.C.

No obstante, el control de ese caudal de riqueza se trocó a la sazón en una cierta

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

maldición, pues sembró la discordia y potenció las querellas entre los diversos Estados del entorno mediterráneo, al mismo tiempo que forjó alianzas que hubieran resultado inverosímiles para un musulmán del siglo II H / VIII d.C., como es el apazguamiento entre Omeyyas y Bizantinos en perjuicio de los musulmanes norteafricanos.

Esta situación desembocó en una lucha sin cuartel que, no obstante haberse abierto después de la conquista andalusí de Creta, a comienzos del siglo III H/IX d.C, alcanzó su apogeo durante el siglo IV H/X d.C, cuando la disputa por el dominio de las grandes rutas marítimas mediterráneas desembocó, en nuestra opinión, en la formación de una mentalidad de “*paz armada*” que periódicamente desalojaba la tensión acumulada mediante encuentros más o menos puntuales en el tiempo y en el espacio de grande violencia, centrados primordialmente en aquellos puntos por los cuales circulaban las riquezas africanas: el Magrib Extremo y las grandes vías comerciales marítimas del Mediterráneo. No sucedió así en el Próximo Oriente, pues durante el último tercio del siglo IV H/X d.C, la creciente potencia bizantina se correspondió con la progresiva postración fatimí, incapaz a principios del siglo V H/XI d.C de ofrecer ya una resistencia organizada ante una dinámica económica novedosa y desconocida en su época, pues es entonces cuando por primera vez desde hacia siglos, el Mediterráneo se convierte de nuevo en imán receptor de las riquezas del Mundo, aún a costa de asumir el papel de mero transmisor de metales preciosos, lo que parece ser una constante en la historia económica de este Mar.

El oro, que en definitiva sólo posee el valor que le otorgamos en virtud de su

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

capacidad como medio de compraventa y no es sino un medio para obtener los bienes prodigados por el comercio, acabaría pues por convertirse en una maldición, ya que al haberse creado una dinámica de competencia desmedida por su usufructo, cada Estado aspiró a desbancar a sus competidores, vertiendo más y mejores cantidades de este metal al mercado y preparando un escenario de inflación generalizada, inflación que se vio además alimentada por la dinámica característica de cada punto neurálgico, la cual se vio condicionada tanto por factores generales como por cuestiones específicas: es el caso de al-Andalus, por ejemplo, pues en su seno, la falta –por otro lado común a todo el mundo musulmán– de una teoría del Estado que englobase todos los aspectos teórico-jurídicos, favoreció la formación y arraigo pasajero de la dictadura ‘amirí, la cual, en definitiva, no sólo dinamitó las bases de la legalidad, imprescindibles, a nuestro juicio, para todo espacio político que se precie y tenga vocación de permanencia, sino que además, al justificar su existencia a través del expediente de la Guerra Santa, contribuyó a la forja de una dinámica específica inflacionaria, agravada debido a factores de orden externo, la cual acabaría por hacer estallar en mil pedazos el Califato Omeya de Córdoba y por impedir la cristalización de cualquier forma superior de Estado en el Magrib Extremo al menos hasta el último cuarto del siglo V H/XI d.C.

Con estas palabras no deseamos afirmar que la gran crisis de comienzos del siglo V H/XI d.C sea meramente un fenómeno local que podamos reducir al ámbito andalusí: en última instancia, se trata de un acontecimiento de dimensiones globales, que afectó en mayor o menor medida a todos los estados mediterráneos; estamos pues ante un fenómeno de enorme envergadura, generado por el disloque final de una inflación acumulada de

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

proporciones colosales, desconocidas hasta la época, para controlar la cual las diversas dinastías imperantes hasta la fecha carecían incluso de medios estatales internos, por no hablar de la falta de buena voluntad, dado que como resultado de la dinámica bélica del siglo IV H/X d.C, la inflación se había convertido en un arma política de filo muy tajante y continuamente aprestado mediante la existencia de una maraña de sistemas de pesos, medidas y módulos monetarios que cambiaban sin cesar de un extremo al otro del Mediterráneo, como hacen ver textos como el de al-Maqdis⁺; se intentó utilizar la inflación con la idea de dañar la economía del vecino; éste fue el peor de los cálculos, pues el oro había ligado la suerte de todos los Estados existentes en el siglo IV H/X d.C en el Mediterráneo.

A la sombra de las ruinas del brillante friso que hemos contemplado para el siglo IV H/X d.C surgirían Estados de menor envergadura y horizontes más localistas, incapaces de desarrollar relaciones internacionales de digno empaque pero mejor adaptados a las circunstancias propiciadas por una economía evidentemente limitada.

En este punto resaltaremos, por último, que, al menos tal y como nosotros lo interpretamos a la luz de las fuentes, así como en el mundo musulmán del siglo III H/IX d.C la integración económica era una mera ficción, acumulándose territorios yuxtapuestos bajo el mando de un poder central de cuya energía más o menos circunstancial dependía la unidad del Estado, que además había de enfrentarse a los problemas generados por una sociedad en

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

rápida evolución a causa del aflujo compulsivo de metales preciosos, decíamos que así también sucedió en al-Andalus: la desaparición de un Califato prestigioso y de respetada autoridad fue sucedida por la puesta al desnudo de un territorio mal integrado económicamente, cuyos puertos y ciudades se sumieron en una lucha despiadada por el control de los mercados locales, aún a costa de perjudicar a aquellos que hasta hacía poco pertenecían a su misma esfera política y prolongando un doloroso proceso de desintegración territorial que cuajó en formas estatales dudosamente legales de escasa credibilidad, menores alcances económicos, nula capacidad de reacción ante los factores exteriores y precaria credibilidad ante sus propios pueblos.

Por lo que toca a los factores económicos, después de un periodo que se dilató por espacio de casi un siglo, bastó el control del Magrib por los almorávides para dar al traste con todas las cábalas de supremacía sevillana o toledana, por poner un ejemplo, y por lo que toca a los factores militares, éstos, a finales del siglo V H/XI d.C, poseían unos perfiles francamente amenazadores, concretados en la conquista de Barbastro o Toledo por parte de los cristianos.

A nuestro entender, es absurdo y arcaico intentar encuadrar todo un panorama económico y cultural de casi 50 años de duración tratando de comprender la alfetna bajo el prisma de la división social entre “*beréberes*”, “*andalusíes*” y “*eslavos*”. Esta concepción de la Historia debería reposar en los Anaqueles del Olvido. Todo proceso histórico cuyo estudio aspira a emprenderse debe analizarse, en nuestra opinión, desde una triple

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
perspectiva, una vez seleccionada su duración en virtud³ de un conjunto de motivos
personales que pasamos a resaltar:

C O N C L U S I O N E S

1).- Introducción.

Nuestra intención ha sido aproximarse a la historia de al-Andalus entre los siglos III
H./IX d.C y V H./XI d.C, teniendo en cuenta la influencia que sobre esta parte del mundo

³ .- Opinamos que la hermosa lengua española, tan expresiva, tan abundante en conceptos y en giros, cual corresponde a un pueblo tan rico histórica, espiritual y moralmente como el español, contiene con creces expresiones de enjundia suficiente y posibilidades bastantes como para evitar holgadamente el uso, frecuente o no, de galicismos tan groseros y empobrecedores como "en función de...", "en base a...", "a nivel de...", "conllevar..." y similares expresiones de tosco sonido y pobre contenido, que no son sino florilegio escogido de necedades y predio donde gustan de pastar los ignorantes. Hemos pues procurado cuidadosamente desterrar este género de bastardías lingüísticas y si alguna ha conseguido introducirse por precipitación o descuido en el interior de nuestro alcázar, hemos procedido a eliminarla.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

islámico ejerció el contacto con las rutas del oro africanas, sin perder de vista la relación con el resto del mundo mediterráneo, pues la lectura de los datos históricos desde una óptica estrictamente andalusí nos haría perder la perspectiva. Parece que la historia de al-Andalus debe hacerse, en cualquier caso, considerando la relación con su entorno, y sobre todo, teniendo en cuenta la indiscutible ligazón con el resto del mundo islámico y sus contactos con el mundo cristiano.

Hemos escogido las fechas antedichas para nuestro estudio porque entre ellas parece definirse con claridad un ciclo histórico en el cual dominan el Mediterráneo tres potencias: los omeyas de al-Andalus, los emperadores de Bizancio y la dinastía fūṣṭimī de Mahdīyya - después radicada en El Cairo-. Cuando se inicia el siglo V H./XI d.C., estos poderes, o habrán desaparecido como tales, -el caso de los omeyas- o pasarán a un lugar secundario -como es el caso de los bizantinos y de los fūṣṭimīes- en beneficio de nuevos protagonistas.

El desarrollo marítimo de al-Andalus, evidente a mediados del siglo III H./IX. d.C, es muy importante, tanto como para consolidar, a la vez, el dominio sobre enclaves terrestres situados tan al sur como Tārt y sobre enclaves marítimos tan importantes como las Baleares. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que coincidió en el tiempo con la gran expansión islámica del Mediterráneo, y que el papel prioritario que los andalusíes desempeñarían en el Mediterráneo en esas centurias debe ponerse en relación con este fenómeno, ya que les permitió consolidar una red bien trabada de rutas marítimas y terrestres y en consecuencia desarrollar su comercio.

El oro africano favoreció el desarrollo del comercio marítimo andalusí y otorgó una decisiva dimensión extrapeninsular a la dinastía omeya de Córdoba durante el siglo IV H./X. d.C. Nunca al-Andalus volverá a influir tan decisivamente en los asuntos internacionales como en esta centuria ni volverá a recibir de manera tan repetida la atención que en esa centuria le prodigaron los señores del Mediterráneo. El siglo IV H/X d.C señala el inicio de una lucha sin cuartel entre los fatimíes, los omeyas y los bizantinos por el dominio de las principales rutas comerciales del Mediterráneo, pues quien careciera del control de las mismas se convertiría en una pieza secundaria del tapiz político de la época, al serle imposible incluso acceder al abastecimiento de metales preciosos. Por desgracia, y aunque aparentemente triunfadora en la lid, al resultar desplazados sus principales competidores, esta misma afluencia de oro acentuó el papel de economía transmisora de la Península Ibérica y en general del Mediterráneo, donde se acumularon las manufacturas preciosas y las más extrañas y sorprendentes materias primas de toda procedencia y destinadas a las oligarquías, que no dudaron en comprometer el destino de las dinastías y ligarlo a sus propias necesidades, usufructuando en su beneficio los ingentes recursos estatales y metalíferos, siendo éstos últimos enviados a la Península Italiana en su mayor parte.

Ese acontecimiento tuvo lugar a causa, en parte, del desarrollo irregular de la propiedad territorial y el acentuado carácter especulativo de la economía musulmana de esos siglos. Se obtuvo un precario equilibrio, acerca de cuyo logro es muy difícil discernir donde acaba la iniciativa estatal y comienza la privada, cuáles son los intereses públicos y en qué medida los

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

intereses privados (no ya de las oligarquías ajenas a la dinastía reinante, sino propios de éstas últimas) se benefician de los recursos estatales –si consideramos como formas estatales a los enclaves dinásticos musulmanes de la época-. Esta situación acabaría derrumbándose, a escala global, en los umbrales del siglo V H / XI d.C.

2).- Algunas precisiones sobre la ideología de la Historia y su aplicación a nuestro caso.

Puede ser que, salvando la parte relativa a la elección del periodo histórico que se quiere estudiar -que es una elección personal tanto como científica- todo discurso histórico padezca de apriorismo y de déficit científico si no parte de dos presupuestos:

1).- El conocimiento del medio físico: la necesaria definición del escenario que se va a estudiar, su descripción físico-geográfica. Es imposible, por ejemplo, entender cómo o a dónde va un navío medieval sin conocer sus características, las circunstancias del medio que recorre y la finalidad que persigue con su singladura.

2).-La interpretación debe basarse siempre en datos concretos, tanto fechas como hechos. No opinamos que sea muy correcto divagar y tejer extensos discursos metodológicos de índole pretendidamente histórica, carentes de la osamenta proporcionada por los datos y de la carne y la sangre que le proporcionan las actitudes y pasiones humanas. Por esta razón, nuestro discurso se ha basado primordialmente en los datos ofrecidos por las fuentes, siempre más cercanas a los

hechos y desde luego pertenecientes al mismo universo mental, prestando atención al hecho de que también poseen sus propios intereses y un cierto punto de desinformación.

Sin ignorar la cantidad y calidad de algunas fuentes modernas, no hemos usado de todo el material disponible debido a ciertas taras evidentes. Y es que no sólo hay que analizar el origen de la noticia y repasarlo personalmente, sino que debe considerarse que cada acto realizado, cada acción acometida tiene sus causas y sus consecuencias, en torno a las cuales se elabora la Historia. Si se ignora esta circunstancia, la interpretación histórica se convierte en un mero dato carente de relieve.

Este fenómeno, por ejemplo, ha tenido lugar cuando se habla de la embajada bizantina del año 397 H/1006 d.C: resulta difícil creer que una embajada bizantina, después de recorrer el Mediterráneo envuelta en un relativo clima de inseguridad, emprenda el dificultoso trayecto que unía a Córdoba y Medinaceli –un simple bastión fronterizo- en la época, con todos cuantos sirvientes y tren de aparato se considerasen necesarios, tan sólo para presentar sus respetos y solicitar la paz, en términos genéricos, a un funcionario del Estado, 'Abd al-Malik al-Muzaffar, que ni siquiera era familiar del califa omeya, el cual quedaba postergado en Córdoba. Pero la mayoría de las fuentes modernas no sólo ignoran deliberadamente estos delicados detalles, sino que además suelen repetir cual un cascado corifeo una versión del acontecimiento que está tarada en origen por una interpretación en exceso imaginativa de las fuentes primitivas. La Historia, espejo de la existencia humana, no ha de trocarse en oficio de zarramplines.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

No se crea que nuestro anhelo en este punto ha llegado a consistir en comportarnos como aplicados y eficaces zarracatines, ansiosos de despuntar a fuer de originales, sino que nuestro afán tan sólo reside en conjugar este y otros muchos datos similares con la fecha en que se produce y su entorno físico y cronológico, situándolo en sus términos apropiados. De esa manera, probablemente obtendremos una visión más coherente de los acontecimientos.

Porque es evidente que todo acto humano, individual o colectivo, tiene unos precedentes y unas consecuencias. Analizar estos actos lo más correctamente posible e intentar asimilar las enseñanzas que nos ofrece: esa es la función de la Historia. Se podría decir que la asimilación de la Historia es parte de nuestra *onera hereditatis* colectiva. Sólo tomando conciencia de nuestro pasado somos seres humanos completos, preparados como personas libres y responsables. El espíritu humano se alimenta, al menos en un plano espiritual, con anhelos de Verdad y de Justicia; ambas son indisociables, pero en algunos casos el turbio fango de la corrupción progresa en nuestro interior y en ciertos individuos parahusa el corazón, se instala en él y se convierte en *modus vivendi*.

En resumen, la lectura conjugada de fechas, datos y espacios conforma la osamenta de la Historia; las conclusiones que de su análisis extraiga cada historiador, sin duda, son simplemente personales y válidas hasta determinado punto; nadie puede imponer sus ideas a los demás ni presentarlas como absolutas; sólo debe buscarse la honestidad científica, único valor permanente y, en última instancia, la Verdad.

3).- Debería así mismo considerarse que el lenguaje es una máquina precisa, ajustada y de múltiples registros, no una herramienta apta para elaborar mensajes masivos, embarullados, zamborotudos y confusos, labor en la cual se mella el filo de la palabra. Cada palabra, cada expresión, cada signo ortográfico, posee un valor que se incrementa o devalúa teniendo en cuenta su posición en el discurso. Cuando se utiliza una palabra, particularmente en la rica lengua española, el hábito nos impulsa a analizar su contenido y su posición en el discurso da la clave de su verdadero significado. En la medida de lo posible, somos de la siguiente opinión: deben evitarse las frases discursivas y vacuas de contenido y no hay que tener miedo a la expresividad de determinados verbos.

De aquí se deriva también la necesidad de evitar, siempre, las afirmaciones tajantes, porque la Historia, como ciencia humana, huye de dogmatismos, es dúctil y flexible, admite muchas lecturas. Nuestra opinión, o la de cualquier otro, no es necesariamente la de todos nosotros, ni, mucho menos, necesariamente infalible: "*errare humanum est*".

+++

3).- Clasificación de las conclusiones.

Estos enunciados que acabamos de exponer nos harán entender porqué se ha dividido el presente trabajo en dos partes: una de ellas ha insistido sobre el medio físico y la capacidad técnica: el mundo mediterráneo y las técnicas de la navegación en la zona de influencia musulmana.

En la segunda parte de nuestro trabajo hemos insistido en los datos históricos, dentro de un marco general mediterráneo y particular en su relación con el mundo andalusí. Hemos tratado de mostrar las bases sobre las cuales al-Andalus evolucionó rápidamente hacia una economía basada en el comercio y el tráfico fluido del oro -tal y como sucedía en el resto del Islam-. Este desarrollo condicionó por completo su historia posterior, pues a la expansión mediterránea siguió una feroz competencia por los mercados con otras dinastías musulmanas que habían emprendido el mismo camino, de tal manera que, durante el siglo IV H./X d.C, se produjeron una serie de factores característicos de la era de los grandes imperios altomedievales.

A continuación, basándonos siempre en los datos concretos que hemos podido encontrar, hemos pretendido demostrar como la competencia desmedida por el control del oro desembocó en un proceso abiertamente inflacionista, contra el cual no se aplicaron medidas coherentes dentro de cada dinastía, y menos aún en conjunto. Este proceso acabó por desequilibrar políticamente todo el Mediterráneo, dando al traste con los antiguos protagonistas del mismo.

3.1).- *El espacio físico.*

Como hemos dicho anteriormente, no hubiera tenido sentido hacer toda una disquisición sobre rutas terrestres o marítimas o circulación del oro sin tener en cuenta el espacio físico sobre el que se operaron estas transformaciones. Este entorno es el Mar Mediterráneo.

Por eso, hemos desarrollado una visión de conjunto del Mar Mediterráneo, cuyas condiciones generales son las siguientes: alta salinidad, vientos imprevisibles, sequías cíclicas, poca abundancia de fauna, aunque muy variada y corrientes y mareas de escasa entidad, en general. Pero sobre todo, se hace hincapié sobre los recursos naturales que alberga, tanto en sus fondos como en sus costas.

La navegación de este mar se encuentra en íntima relación con la explotación de sus recursos naturales. Es obvio que los viajes por mar están motivados por razones concretas. En el caso del Mediterráneo, desde la Antigüedad este mar fue recorrido por todas las civilizaciones de su entorno, buscando productos muy precisos que incrementasen su riqueza. Los fenicios, por ejemplo, buscaron los caladeros de murícidos y los yacimientos de estaño, en dura competencia con los navegantes griegos y los romanos hicieron del *garum* una auténtica industria. Es significativo que las fuentes de la Edad Antigua fijen con claridad las cualidades y recursos de este mar.

Los musulmanes, muy pronto lanzados a la hermosa aventura del mar, buscaron en sus correrías no sólo el mero botín obtenido de la piratería, sino la creación de una verdadera red de rutas comerciales que garantizasen su supervivencia física. La madera, el hierro, los metales preciosos, son muy escasos en el mundo islámico y la actividad constante para un suministro

regular se perfilaría como una labor indispensable, la verdadera masa que sustentase el brillante friso de su historia política y científica hasta el siglo V H/XI d.C.

3.2).- *Los medios materiales.*

Primeramente, incidiremos sobre una circunstancia muy relevante: debemos tener en cuenta que los medios técnicos de la navegación a vela no han variado de manera significativa, hasta mediados del siglo VIII H./XV d.C, cuando se afrontó definitivamente la navegación en los mares oceánicos.

"Cuando se inició la empresa de los Descubrimientos, los procesos de navegación empleados en el Atlántico eran idénticos a aquellos de los cuales se servían los pilotos del Mediterráneo -la llamada navegación a la estima-" (Fernandes Costa, 1979: 41)

Las causas de este fenómeno son primordialmente los factores naturales: el régimen de vientos y mareas del Mediterráneo es sostenido y moderadamente regular, aunque con ligeras variaciones: un buen atracadero -por su régimen de vientos y mareas- será igualmente correcto para un barco musulmán que romano, manteniendo la salvedad de las diferencias estructurales y técnicas. Es por ejemplo el caso de Tortosa, famosa ya en época romana, como menciona el Periplo de Avieno (Avieno, *"Periplo"*, 1954: verso 498). Esta cuestión no entra en colusión con otra: que los acontecimientos histórico-políticos medievales pueden desorganizar las redes

portuarias y dejar en abandono un buen almaranchal , el cual recuperará su tono a medida que se consolide de nuevo la estructura estatal.

A los hechos del medio físico debemos sumar las limitaciones tecnológicas. Los avances técnicos de la navegación en la Era Islámica fueron lentos y costosos, aunque hallazgos como la vela latina supusieron avances significativos, pues *"esta vela, quizá de origen árabe, formaba un triángulo rectángulo con su hipotenusa amarrada a una prolongada y descendente verga; estaba gobernada por un sistema de poleas y cuadernales, y permitía al buque navegar contra el viento. Por vez primera en la historia aparecían en el Mediterráneo unas embarcaciones capaces de prescindir totalmente de los remos"*. (Goldsmith-Carter,1970: 19)

Por supuesto, la continuidad de los fenómenos físicos no debe hacernos olvidar que son, en sí mismos, constructores del relieve litoral. El paso del tiempo puede hacer y deshacer enclaves portuarios: han existido algunos puertos cuya importancia ha desaparecido o se ha reducido merced a fenómenos naturales. Por ejemplo, en época romana, el caso de Salauris y Calípolis, cuyos puertos se colmataron (Avieno, *"Periplo"*, 1954: versos 514/515), y en época omeya, la propia Pechina, un puerto fluvial, que en el siglo IV H./X d.C cedió su preeminencia a Almería, un puerto de ribera de nueva planta. Hoy podemos contemplar en Túnez los impresionantes espigones de Utica, tendidos bajo los cielos cual desparramados huesos y apenas cubiertos de una delgada piel formada por suaves vallonadas de grasa y feraz tierra en la que prosperan los cultivos alternados de alfalfa y trigo. ¿Y quién diría hoy que fue uno de los puertos más activos del Alto Imperio Romano?.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

La amplitud de las conquistas musulmanas puso en contacto diversas técnicas constructivas, en lo tocante a los navíos, ya fuera el ensamblaje de los cascos de los navíos o el perfeccionamiento de los sistemas de gobierno de la nave. No obstante, todo progreso tecnológico se basa en una tradición muy antigua, íntimamente relacionada con el medio físico; así, las asimilaciones técnicas son menores de lo que pudiera esperarse.

Con todo hemos de recurrir al ejemplo ofrecido por las fuentes musulmanas: al-Mas'ūdī¹ menciona que mientras que en el Mediterráneo el casco de los navíos se trababa con clavos de hierro, en el mar Rojo, éstos son irreversiblemente dañados por las condiciones del agua, utilizándose en cambio fibras para cumplir la misma función en la trabazón del mismo. Cuando en las cercanías de Creta aparecieron restos de un navío cuyo casco estaba cernido a la manera del Mar Rojo, la extrañeza de nuestro geógrafo es considerable. Lo mismo puede decirse respecto a las maderas utilizadas en la construcción -la teca o la caoba en el Extremo Oriente, el pino en el Mediterráneo-, pues su utilización está relacionada con la experiencia y las condiciones físicas.

En lo referente a la construcción de puertos, no se produce ningún avance substancial, centrándose el progreso en la aplicación o en la reactivación de viejas leyes y en los usos establecidos por la necesidad. Por ejemplo, se constata la ayuda prestada por los habitantes de Trípoli de Libia a todo navío que desee atracar en ese puerto (Ibn Ḥawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 66). Sin embargo y volviendo al caso de al-Andalus, podrían definirse tres áreas

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
portuarias, dependiendo de la relativa especialización impuesta por la dinámica histórica: un
área atlántica, un área levantina y un área andaluza.

3.3).- *Las rutas: su trazado material.*

En este aspecto son mayores las novedades: el mundo islámico entra en contacto con el oro procedente de Wangara, en el alto Senegal, muy pronto, durante el califato de Harun al Omeya en Damasco (105-126 H./724-744 d.C). Las minas de Wangara se encontraban en el territorio del desaparecido reino de Ghana (Ibn Qasim, “*Naqt...*”, 1974: 100 y nota 77).

A pesar de todo, parece que el contacto continuado y efectivo tiene lugar a partir de la segunda mitad del siglo III H./IX d.C., porque en ese momento es más perceptible la influencia de los omeyas cordobeses y los 'aglabíes sobre el tráfico terrestre del Magrib Extremo y el tráfico marítimo del Mediterráneo Occidental.

La ruta del oro procedente de Ghana podía seguir dos vías:

1).- La ruta occidental, que terminó por prevalecer en el siglo IV H./X d.C, entre Ghana, Audagust, 'Ullil, Sillimisa, Fez o Tihart y la costa del Magrib Occidental, la cual sería controlada por los omeyas a base de muchos desvelos.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

2).- La ruta oriental, que conducía a Ifriq⁺yya y Egipto. Esta vía comenzaba en Masila, a la que se llegaba desde Fez (Ibn [Ⓢ]awqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 85).

Ambas rutas, que ascendían hacia el Magrib e Ifriq⁺ya, podían tomar dos caminos:

1).- O bien se tomaba la Gran Ruta -así llamada por Ibn [Ⓢ]awqal- y que no es sino la vía romana que bordeaba el litoral sur del Mediterráneo, desde Tánger hasta Alejandría pasando por Tenes, Cartago, Trípoli y Barqa.

2).- O bien, desde las factorías norteafricanas, se tomaba la vía marítima que conducía a al-Andalus.

En cuanto a las rutas marítimas; desde al-Andalus podían tomarse dos derivas:

1).- la que desde Pechina-Almería o Denia (siglos III/IV/V H.-IX/X/XI d.C) conducía al Norte de Africa o a Italia a través de las Baleares.

2).- la que desde Ifriq⁺yya conducía a Sicilia, la península italiana y la costa franca. Desde Sicilia se podía tomar cualquier derrota, aunque si se deseaba acceder a Levante era habitual, al parecer, tomar la ruta de Creta y Chipre.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Los factores históricos del siglo IV H./X d.C, condicionaron la creación de una nueva ruta marítima que, desde la costa andalusí, recorría el Golfo de León, Córcega y Cerdeña, Amalfi y el Mediterráneo Oriental, con destino final en Bizancio.

En cuanto a la duración del viaje, hacer cálculos sobre el tema podría resultar infructuoso, engañoso y en todo caso altamente especulativo, pues aunque la duración de las etapas sí está definida por la mayoría de los geógrafos árabes, no se puede saber lo que cada caravana se detenía en determinado lugar, teniendo en cuenta las circunstancias comerciales y físicas. En todo caso, era cuestión de meses.

Por otro lado, debe considerarse que, en esa época, el comercio privado no parece incompatible, en ningún caso, con el estado de guerra latente o real entre dos estados. Los fīḥimīes cobraban derechos sobre el tráfico andalusí en Tabarqa y sobre las importaciones procedentes de al-Andalus (Ibn Ḥawqal, “*Configuration...*”, I, 1964: 71), y parece muy probable que en al-Andalus se hiciese otro tanto.

4).- El desarrollo de los acontecimientos históricos.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

Parece evidente que la llegada de los musulmanes al Mar Mediterráneo constituyó un hito sobresaliente: se operaron transformaciones económicas profundas, pues por primera vez en varios siglos un espacio político unificado creaba un espacio común de intercambios comerciales, en el cual pronto se impuso la moneda musulmana: sin tener en cuenta la moneda de cuenta -cobre- en principio, la circulación monetaria sería monometálica -el dirhem de plata-; más adelante la circulación monetaria sería bimetálica, merced al dinar de oro, cuya base era la moneda bizantina.

Este fue el primer paso de un portentoso desarrollo de la economía comercial y de las sociedades urbanas, que pronto dio lugar a una dinámica de expansión económica: de las ruinas del imperio omeya de Damasco, surgieron una serie de dinastías musulmanas, más o menos ligadas a los 'abbasíes de Bagdad. La suerte de estas diversas dinastías fue muy variable. Una vez consolidadas, buscaban expandirse, introducirse en las grandes arterias comerciales de la época, entrando en aguda competencia con otros territorios del Islam o del mundo bizantino. En Occidente, las dos dinastías musulmanas más importantes del siglo III H./IX d.C fueron los Omeyas de Córdoba y de los 'Aglabíes de Bagdad, que pronto entraron en aguda competencia por el control de las rutas del oro. Así fue como la conquista de las grandes islas del Mediterráneo se convirtió en una cuestión capital para ambas dinastías, pues a través de ellas se controlaba la vida económica mediterránea.

Chipre ya había entrado en la esfera de influencia musulmana durante el siglo I H./VII d.C. Posteriormente, entre mediados del siglo III H./IX d.C y el siglo IV H./X d.C asistimos a una formidable expansión de Omeyas y 'Aglabíes: una vez asentada la situación interior, tanto

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

en lo político como en lo económico y habiendo consolidado el dominio sobre las zonas costeras, los omeyas anexionaban creaban bases en el Mediterráneo Occidental, interviniendo por primera vez en las Baleares (234 H./848 d.C) (Ibn 'Iḥrāq, “*Al-Bayān al-Mugrib*”, II, 1998: 89), fundando Tenes (263 H./877 d.C) y ocupando las Baleares (290 H./903 d.C). Mientras tanto, los 'aglabíes de Ifrīqiyya intervenían en Sicilia y Malta (desde el 211 H./827 d.C), y Creta quedaba también convertida en emirato musulmán.

La creciente intervención de los diversos estados musulmanes en el comercio marítimo, se hacía no sólo sobre la base del dominio del oro, sino sobre la competencia territorial por el dominio de las rutas que a él conducían. Es así como se asiste a una tensión creciente a escala mediterránea, que implica directamente a los estados más representativos de la época; a finales del siglo III H./IX d.C, mientras que los bizantinos logran sobrevivir merced a sus contactos con el oro a través de Italia y las islas del Mar Mediterráneo Occidental, los grandes perdedores son los 'aglabíes, aislados en el centro del Mediterráneo y agotados por la conquista de Sicilia, los cuales desaparecerán a principios del siglo IV H./X d.C.

Durante el siglo IV H./X d.C, una nueva potencia mediterránea, los fīḥīmīes de Maḥdīyya, entran en competencia directa con los omeyas de Córdoba. Los fatimíes han heredado los problemas geoestratégicos de los 'aglabíes, a los cuales suceden. Pero mientras que éstos últimos, debido a diversos factores, se movían en un espacio físico limitado -Ifrīqiyya y Sicilia-, los primeros tienen una visión global del Mediterráneo, que entra en conflicto directo con los Omeyas de Córdoba y Bizancio. La primera consecuencia es la proclamación del

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
califato de Córdoba, también ligada al saqueo de La Meca por los qármatas, y el inicio de las acuñaciones bimetálicas en al-Andalus, necesarias para contrarrestar la moneda físimí.

Los físimíes entran en guerra contra bizantinos y omeyas, los cuales, después de una serie de contactos diplomáticos, forman una alianza para contrarrestar el peligro. El resultado es doble: por un lado, se franquean las rutas de Cerdeña e Italia a los andalusíes; por el otro, los fatimíes son desplazados hacia Oriente (362 H / 973 d.C). Las hostilidades desencadenadas por los fatimíes no sólo poseen un cariz militar, sino también económico. La lucha por la primacía económica posee un sesgo de *mala fides*. Este hecho implica la continua emisión de moneda de mayor ley, por lo que se incrementa el peso de la moneda de oro. Una consecuencia fatal se deriva de estos acontecimientos: el exceso de oro en circulación, debido a la feroz competencia interestatal y al gasto militar en perpetuo crecimiento, genera una inflación creciente.

La política militar de 'Abd al-Raḥmān III es ralentizada por al-Ḥakam II, el cual intenta controlar la inflación a través de la aminoración de los gastos militares, mediante una política moderadamente pacifista, del control de la ceca y de las tesaurizaciones puntuales; no obstante, las necesidades del Estado impidieron el seguimiento de una política eficaz y continuada.

La inflación causó problemas también a los físimíes, cuya política de predominio global les impedía aminorar sus emisiones de numerario en oro; es curioso que las medidas

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

tomadas contra la inflación fueran comunes a fatimíes y omeyas, pero puntuales y parciales, por cuanto ni unos ni otros podían permitirse el atentar contra las bases socio-políticas de su poder. La prosperidad de los grandes comerciantes estaba ligada a la circulación abundante del oro, invertido en tierras o tesaurizado, y la prosperidad de las dinastías islámicas dependía del beneficio que les pudiesen brindar. Pocos comerciantes debían reinvertir todos sus beneficios en el comercio. Como dice Ibn ʿAwqal, *"sus ininterrumpidas caravanas cosechaban beneficios considerables, ganancias inmensas y provechos apreciables, aunque pocos comerciantes en el Islam aprovechaban sus grandes fortunas"* (Ibn ʿAwqal, "Configuration...", I, 1964: 58).

A fines del siglo IV H. / X d.C serán los omeyas quienes consigan desalojar a los fātimíes de su nicho económico, aunque a un precio demasiado alto: el crecimiento del gasto militar y civil se ha desbocado, y la ruta occidental del oro -de Senegal al Magrib Occidental- sólo puede ser controlada merced a un esfuerzo político-militar constante, que requiere de nuevas tropas y, en consecuencia, de nuevos gastos militares y civiles. Al-Andalus se ha alzado con el control de la ruta del oro, pero ha entrado, bajo el dominio 'āmirí, en una espiral militarista de altísimo costo humano, político y material. A escala mediterránea, este fenómeno, común a los grandes núcleos de poder, destruye las dinastías musulmanas de Occidente y debilita irreversiblemente a Bizancio. En al-Andalus, la inflación se suma a la falta de integración económico-territorial y a la anomalía establecida como sistema y representada por el régimen jurídico-político 'āmirí para desintegrar el Califato, que se sume en una encarnizada guerra civil desde el año 398 H./1008 d.C.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

La feroz competencia entablada entre las taifas andalusíes -carentes del poderío e importancia del estado omeya- se reduce a una escala regional, dirigida a lograr una participación, siquiera mínima y secundaria, en la ruta del oro. Así se entabla una terrible pugna que pone de relieve la falta de integración económica del territorio andalusí. El fracaso de Muḥammad al-ʿAmiri en su intento por acceder al oro que desde Ifriqiyya (a donde la ruta del oro se ha desplazado a causa de la inseguridad de la ruta occidental) llega a Italia, apoderándose de Cerdeña (406 H./1015 d.C), sanciona el fracaso final del papel redistribuidor de al-Andalus, pues no sólo se rompen por completo las relaciones con Bizancio, sino que los sultanatos andalusíes en ciernes -cuando llegan a la categoría de sultanatos- se convierten en objetos, que no en sujetos del teatro económico mediterráneo. Al fin y al cabo, *nemo dat quod non habet*.

De manera parecida, los fatimíes fracasaron en su intento por modificar el rumbo de las rutas del oro en dirección a Oriente; sus vasallos zāfiríes les abandonaron en la primera década del siglo V H./XI d.C, y los fatimíes perdieron el control de Africa del Norte. Este hecho sanciona su decadencia, fenómeno cuya iniciación se acusa especialmente durante el año 395 H./1005 d.C, cuando comienzan las sublevaciones en su territorio (Tripolitania).

Y en cuanto al estado bizantino, cuya posición en el último cuarto del siglo IV H./X d.C había mejorado ostensiblemente, entre otras cosas merced a la reconquista de Creta, tenía que atender a demasiados frentes y la inflación lo había trabajado profundamente. La desaparición de sus forzados socios económicos le aisló del contacto con el oro africano. Además, el crecimiento de las ciudades-estado italianas y la aparición de los normandos en la Península Itálica le arrancó el control que aún tenía sobre Italia y su movimiento económico. En sus

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

territorios orientales, los formidables golpes de ariete propinados por los nómadas turcos en sus fronteras provocaron el desmoronamiento progresivo de su poder, corcavado de manera definitiva, haciendo tambalearse su estabilidad como si ésta hubiera sido depositada en el interior de un frágil cocharro de blanda madera de acacia colocado al borde de un cibanco. Aún coacervando todos sus recursos, los sucesores de Basilio II (+1025 d.C) se mostraron incapaces de enderezar la situación, sumiéndose el Imperio en la decadencia a lo largo del siglo XI d.C.

En el Magrib e Ifrīqiyya, las dinastías africanas que acceden al oro, sucediendo a los fatimíes, no tienen ni la fuerza ni el prestigio de éstos últimos. Su posición está basada, más en pactos económicos de escaso vuelo, en lazos de sangre y en la coyuntura histórica que en un poder político-militar efectivo asentado sobre firmes bases económicas. A medio plazo, no serán capaces de conservar el control de las rutas del oro, y la aparición de los hilālīs en Ifrīqiyya aventará sus escasas realizaciones; de su más lujoso palacio, la Qal'a ʿammūd, no subsisten hoy sino unos cuantos restos informes.

Así pues, la situación que se genera entre el segundo tercio del siglo V H./XI d.C y la segunda mitad de ese mismo siglo es la de un mundo nuevo, con nuevos actores y nuevas condiciones económicas y sociales. En el Occidente cristiano surgen los normandos y se robustecen los reinos cristianos de España y las ciudades-estado italianas, en el Magrib llegan a imponerse los almorávides y en el seno del Califato 'abbāsī se imponen los silūqīs, mientras que el Imperio Bizantino a duras penas mantiene sus posiciones en Asia Menor, agobiado por el embate de los turcos. Estos nuevos participantes en el Gran Teatro del Mundo son similares a las olas del mar, que cubren y arrastran lo que hubo antes en su camino, pero que a partir de los

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

posos atraídos forman nuevas ensenadas y mares. Por esa razón, su historia sería incongruente si no estudiásemos aquello que les precedió y que contribuyó a configurar su personalidad.

En Occidente, la conquista de Sicilia, Calabria y Longobardia fue iniciada por los normandos en el año 1060, y terminó en el año 1091 (Runciman, 1979: 9 y 10). Los bizantinos desaparecieron de Occidente, mientras los zāriés comenzaban a sufrir las incursiones normandas en Ifrīqiyya. Mientras, al-Andalus acentuaba su papel transmisor de oro mediante el sistema de parias a los reinos cristianos, los cuales, gracias a esta inyección económica, fueron capaces de asimilar grandes porciones de territorio andalusí, suceso que tiene su refrendo en la conquista de Toledo por Alfonso VI (477 H./1085 d.C). La consecuencia directa es la asimilación de al-Andalus por los almorávides, que ya controlaban la ruta sahariana del oro. Mientras, Cerdeña y Córcega serán disputadas por pisanos y genoveses hasta el siglo XIV. En Ifrīqiyya los āmmīdīs son aniquilados por los árabes Ban^ʿ Hilāl (443 H./1052 d.C) y en Oriente, los turcos silūqīs se apoderan de Bagdad e imponen su dictadura (446 H./1055 d.C). Bizancio queda a merced de los turcos, a raíz de la batalla de Manzikert (463 H./1071 d.C).

Los normandos, los reinos cristianos de España, las repúblicas italianas y los turcos serán los nuevos actores del viejo teatro mediterráneo a lo largo del siglo V H. / XI d.C, uno de los más trascendentales de la historia de este espacio físico. Pero esta es otra historia.

- BIBLIOGRAFIA :

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

- Fuentes históricas :

‘ABD-ALLĪH: *"El siglo XI en 1ª persona. Las memorias de ‘Abd-Allāh, último rey zāfirí de Granada destronado por los almorávides (1090)"*. Traducción, introducción y notas de E. Levi-Provençal y E. García Gómez.. Madrid, 1982.

ABŪ-L-‘A‘RAB: *"Kitāb Tabaqāt ul-Imā Ifriqiyya wa-l- Kitāb Tabaqāt ul-Imā Tunis"*. Edición y traducción de Ben Cheneb (*Classes des savants de l'Ifriquiya*). Publications de la Faculté des lettres d'Alger, LI-LII, 2 vols. París, 1915-1920.

AVIENO, Rufo Festo: *"Ora marítima (Periplo Massaliota del siglo VI a. de J.C.), junto con los demás testimonios anteriores al año 500 a. de J.C."*. Edición y comentarios de A. Schulten. Traducción de José Rius y Serra. 2ª edición, Barcelona, 1955.

AD-DHABBI : *"Desiderium quaerentis historiam virorum populi Andalusiae (Dictionarium biographicum)"*. Edición de F. Codera y J. Ribera.. Madrid, 1885.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
AL-BAIḤAK y otros : *Documents inédits d'Histoire Almohade. Fragments manuscrits du "legajo" 1919 du fonds arabe de l'Escorial*". Publicado y traducido, con introducción y notas por E. Lévi-Provençal.. París, 1928.

AL-BAKR, Abū 'Ubayd: *Description de l'Afrique Septentrionale*". Edición y traducción del barón De Slane, Argel, 1857. Dos tomos.

- "Yugrāfiyat al-Andalus wa Ḥarabā". Edición de A.A. el-Hajji. 258 págs.
Bagdad, 1968.

- "Geografía de España (Kitāb al-Masālik wa-l-Mamālik)". Edición y traducción de E. Vidal Beltrán, Zaragoza, 1982.

AL-BALḤUR, Aḥmad Ibn Yaḥyā: "Futuḥ al-buldān". El Líbano, 1991.

AL-B-RḤN, Abū al-Rayḥān Muḥammad : "Qanān al-Mas'ūd". Edición parcial de G. Ferrand en su obra "*Textes arabes, persans et chinoises relatifs a l'Extrême Orient (ss. IX-XVI)*". París, 1913. Hay edición facsímil alemana de 1986.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

AL-ʿIMYR, Abū ‘Abd-Allāh Muḥammad Ibn ‘Abd al-Mu'min : *"Kitāb al-Rawḍ al-Miʿr fī jabar al-Aqḍr"*. Traducido por M^a Pilar Maestro González. Dos volúmenes. Zaragoza, 1963.

AL-ʿUMAYD, Al-ʿamūd Abū ‘Abd-Allāh Muḥammad Ibn Abū Naḥr, : *"Yadwāt al-Muḥtabis"*. Edición de Ibrahim al-Ilbār. 2 volúmenes. Líbano-El Cairo, 1983.

AL-IDRIS, Abū ‘Abd Allāh Muḥammad Ibn Muḥammad Ibn ‘Abd-Allāh Ibn Idrīs al-ʿArīf: *"Descripción de España de Xerif Aledris, conocido por el Nubiense"*. Traducción, edición y notas de J.A. Conde, Madrid, 1799.

- *"Description de l'Afrique et de l'Espagne"*. Publicación y traducción de R. Dozy y M.J. de Goeje. Leiden, 1866.

AL-IḥAJR, Ibrahīm Ibn Muḥammad al-Farīs: *"Kitāb masālik al-mamālik"*. Ed. de Goeje, B.G.A., I. Reimpresión en el Líbano, 1994.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

AL-JU'AN, Ab^u 'Abd-All^h Mu^hammad Ibn al-^har^z: "*Qu^{at} Qur^{uba}*". Edición de Ibra^him al-Aby^r. El Cairo, 1981.

-- "*Historia de los jueces de Córdoba*". Introducción y traducción de ¿Julián Ribera?. Granada, 1985.

AL-MAQQAR, A^hmad Ibn Mu^hammad : "*Naf^h al-^h min guⁿ al-Andalus al-ra^h, wa ^hikr was^hri^hu Lis^h Ibn al-Ja^h*". 10 volúmenes. Edición de Mu^hammad Mu^hy^h-I-D^hn 'Abd al-^ham^d. El Cairo, 1949.

AL-MAQR^z, A^hmad Ibn 'Al^h Taq^h al-D^hn: "*It[']ia^h al-^h bi-l-ajb^r al-amir^h al-f^himiyy^h al-Julaf^h*". 3 volúmenes. Edición de Mu^hammad 'Ali Mu^hammad. El Cairo, 1971.

AL-MAQDIS, ^hams ad-D^hn Ab^u 'Abd-All^h Mu^hammad Ibn A^hmad Ibn Ab^h Bakr al-Banna al-Ba^har^h: "*Ahsan al-Taq^hs^h f^h ma'rifat al-Aq^hm*". Edición de Goeje (2^a). Bibliotheca Geographicorum Arabicorum, 1877. Texto reeditado en El Cairo, 1991.

-- *Description de l'Occident musulman au IV^e-X^e siècle. Extrait du Kit^{ab} A^hsan al-*

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
taq̣im fī ma'rifat al-aq̣im". Edición y traducción de Ch. Pellat. *Bibliothèque arabo-française*, IX, Alger, 1950.

-- *Aṣ-ṣan al-Taq̣im fī ma'rifat al Aq̣im* (*La meilleure répartition pour la connaissance des Provinces*)". Traducción parcial anotada por A. Miquel. Damasco, 1963.

AL-NĀMAN, Ibn Muḥammad al-Ḥamḥī: *Ifitita al-Da'wa*". Edición de H. Dachraoui, Túnez, 1975.

-- *Kitāb al-majlis wa-l-musayarat*". Edición de al-Faqqi, Sabbuh y al-Yalawi. Túnez, 1978.

AL-NUWAYR, Abū-l-ʿAbbās Aḥmad Ibn ʿAbd al-Waḥab ʿIṣḥāq al-Dīnī: *Nihāyat al-arḥab fī fann al-ḥaḥb*". 8 tomos. El Líbano, 1995.

-----: "Historia de los musulmanes de España y Africa". Traducción y edición de los pasajes relativos a España y Africa del Norte por Mariano Gaspar y Remiro. Dos volúmenes. Granada, 1919.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

AL-QAYRAWĀNĪ, Ibn Abī Zayd al-: "*Compendio de Derecho Islámico [Risāla fī-l-Fiqh]*". Edición de Jesús Riosalido. Editorial Trotta, Madrid, 1993.

AL-QAZWĪNĪ, Zaqrīyy Ibn Muḥammad Ibn Maḥmūd: "*El Occidente de al-Andalus en el Libro al-bilād de...*". Edición y traducción de Fátima Roldán Castro. Sevilla, 1990.

AL-ʿUMARĪ, Ibn Fadl-Allah: "*Masālik al-absar fī mamālik al-ansar*". 27 volúmenes. Traducción anotada de la parte geográfica dedicada al Magrib, por M. Gaudefroy-Demombynes. París 1927.

AL-WĀNĪʿARĪ, ʿAbd-Allāh Aḥmad ibn Yaḥyā ibn Muḥammad ibn ʿAlī: "*La pierre de touche des fetwas*". S/f ni editor, Fez. Dos tomos.

-----: "*Le Livre des Magistratures*". Texte Arabe publié, traduit et annoté par Henri Bruno et Gaudefroy Demombynes. Rabat, 1937.

AL-YAʿQĪBĪ, Ibn Wāḍih: "*Kitāb al-Buldān*". Edidit De Goeje. Bibliotheca Geographorum Arabicorum, Leiden, 1875.

ALEMANY BOLUFER, J.: *"La geografía de la Península Ibérica en los textos de los escritores griegos y latinos"*. R.A.B.M, 1911.

-----: *"La geografía de la Península Ibérica en los escritores árabes"*. Rev. Cen. Est. Hist. de Granada, Granada, 1921.

-----: *"La geografía de la Península Ibérica en los escritores cristianos, de San Isidoro al siglo XIX"*. Rev. Ce. Est. Hist. de Granada, 1923.

ANÓNIMO: *"Ajb̄r al-Ḥīn wa-l-ʿInd. (Relation de la Chine et de l'Inde)."* Edición, traducción y notas de J. Sauvaget. París, 1948.

ANÓNIMO: *"Crónica mozárabe de 754. Edición crítica y traducción"*. Editada, traducida y comentada por José Eduardo López Pereira. 181 págs, Zaragoza, 1980.

ANONIMO : *"ʿIkr Bilād al-Andalus (Una descripción anónima de Al-Andalus)"*. Editada y traducida, con introducción, notas e índices, por Luis Molina. 2 vols. Madrid, 1983.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

ANONIMO: *Le calendrier de Cordoue de l'année 961*". Texte arabe et ancienne traduction latine. Publié par Reinhardt Dozy. Leiden, 1878.

ANONIMO: *"Libro del Consulado del Mar"*. Traducción castellana de Juan Ramón Parellada. M.A.E., 1955.

ANONIMO: *"Ḥudūd al-'alām: the regions of the World. A persian geography"*. Trans. W. Minorsky, Londres, 1970.

ANONIMO: *The Periplus of the Erythraen sea*". Trad. W.H. Schoff. Londres, 1912.

AZ-Z., Abū al-Manṣūr al-: *"Ḥirat al-ustaḥ Gaudar"*. Edición de Kamil Ḥusayn y 'Abd al-Ḥadīth Sū'ira; Silsilat al-Fikr al-ḥadīthiyyin, XI. El Cairo, 1954.

-- *Vie de l'ustadh Jawdhar*". Publication de l'institut d'Etudes Orientales de la faculté des lettres d'Alger. Argel, 1957.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
BENJAMÍN DE TUDELA: "*Séfer-Masa'ot. (Libro de Viajes)*". Traducción comentada de José Ramón Magdalena Nom de Déu. Barcelona, 1989 (2ª).

EGINARDO: "*Vida del emperador Carlomagno*". Edición de Fortuny y Binaghi. Barcelona, 1986.

GARCIA Y BELLIDO, Antonio : "*La España del siglo I de nuestra Era (según P. Mela y C. Plinio)*". Madrid, 1987 (5ª).

HADJ SADOK, Mahamed: "*Description du Maghreb et de l'Europe au IIIe=IXe siècle. Extraits du "Kitāb al-Masālik wa'l-Mamālik", du "Kitāb al-Buldān" et du "Kitāb al-A'lāq an-nafīsa"*". Alger, 1949.

HERODOTO: "*Los nueve libros de la Historia*". Introducción de Víctor Lama de la Cruz. Madrid, 1989.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

IBN 'ABD AL-ʿAKAM : *"Conquista de Africa del Norte y de España"*. Introducción, traducción, notas e índices por Eliseo Vidal Beltrán. Valencia, 1966.

IBN ABI ZAR' AL-FĀS: *"Rawʿ al-Qirāʾāt"*. Dos volúmenes, Valencia, 1964 (2ª).

IBN AL-AḤR, 'Izz al-Dīn : *"Kitāb al-Kāmil fī Ta'rīj"*. Edición de Carlos Juan Tornberg (es facsímil de la edición de Brill, 1870). 14 volúmenes. Beirut, s/f.

IBN AL-KARDABĪS, Abū Marwān 'Abd al-Malik : *"Historia de Al-Andalus (Kitāb al-Iktifāʾ fī ajb al-julaf)"*. Edición preparada por Felipe Mañlo. Madrid, 1986.

IBN AL-ʿABBĀS AL-MĪR AL-TAWZAR, Abū 'Abd-Allah Muḥammad Ibn 'Alī Ibn Muḥammad Ibn 'Alī Ibn 'Umar: *"Kitāb al-Iktifāʾ fī ajb al-Jilaf"*. *Fragmentos alusivos a la conquista de España y a Sicilia*. Edición crítica del doctor Ahmad Mujtāb al-'Abbad. Madrid, 1971.

IBN BASSĪM AL-ʿANTARĪ, Abū-l-Ḥassan 'Alī : *"Al-ʿajira fī maʿāsin ahl al-yazira"*. Edición preparada por Iḥsān 'Abbās. Ocho volúmenes. Libia-Túnez, 1981.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

IBN ʿAWQAL: *Configuration de la terre (Kitāb al-ʿArḍ)*". Introduction, traduction, notes et index par J.H. Kramers et G. Wiet. Dos volúmenes. París, 1965.

IBN ʿAYYŪN : "*Crónica del califa 'Abdarrāḥmān III an-Naṣr* entre los años 912 y 942 (*al-Muqtabis V*)". Traducción, notas e índices por M^a Jesús Viguera y Federico Corriente. Preliminar de José María Lacarra. Zaragoza, 1981.

IBN ʿAZM AL-ANDALUS: "*Rasā'il Ibn ʿAzīm al-Andalus*". Cuatro tomos. Edición de Iḥsān ʿAbbās, Beirut, 1983-1987.

IBN ʿIḍrāq AL-MARRŪKŪḍ, Abū-l-ʿAbbās Aḥmad Ibn Muḥammad : "*La caída del califato de Córdoba y los reyes de Taifas*" (*al-Bayān al-Mugrib*)". Estudio, traducción y notas por Felipe Maíllo Salgado. Salamanca, 1993.

-- "*Al Bayān al-Mugrib fī-l-ajbāl al-Andalus wa al-Magrib*". Edición de Iḥsān ʿAbbās,. Cuatro tomos, Beirut, 1998.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
IBN JALDUN : *Histoire des Berbères*". Traduite de l'arabe par M. le baron de Slane. Tomos I,
II, III y IV. Alger, 1852-1856.

-- *Peuples et nations du monde. Extraits des Ibar traduits de l'arabe et présentés par...*".
Selección, traducción, introducción y notas de Abdesselam Cheddadi. Dos volúmenes, París,
1986.

‘SIBN AOMAD AL RIZ : "El Califato de Córdoba en el "Muqtabis" de Ibn ‘ayyūn.
Anales palatinos del califa de Córdoba al-‘akam II, por...". Traducción de Emilio García
Gómez. 294 págs. Madrid, 1967.

LUITPRANDO: "*Operae qua extant chronicon*". Edición de Hier de la Higuera y Laur.
Ramírez. Madrid, 1674.

MUNTANER, Ramón : "*Crónica*". Introducción de J. Fuster. Traducción, notas e índices de J.F.
Vidal Jové. Madrid, 1970.

NASER -E KHOSROW'S: "*Books of travels [SAFARNAMA]*". Trans. W.M. Thackston,
Albany, 1986.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

P·R· Muḥyi 'l Dīn RE'S: "Kitāb-i Baḥrīyye. Denizcilik Kitabı". Edición de Yavuz Senemoglu. Estambul, 1973.

PORDENONE, Odorico da: "Relación de viaje". Edición de Nilda Guglielmi. Buenos Aires, 1987.

TAGRIBARDI, Al-Maḥṣin Ibn Ḥamīd al-Dīn Yūsuf Ibn: "Al-nuḥm al-zḥira fī mulk Miṣr wa-l-Qḥira". Ed. Juynboll y Matthes, "Ab 'l Maḥṣin Ibn Tagribardii Annales". Leiden, 1855-1861.

TOURS, Gregorio de: "Historia Francorum". Dos tomos. Traducción al francés e introducción de Robert Latouche. París, 1963.

YŪQŪT IBN 'ABD-ALLAH AL-ḤAMAW AL-RŪM AL-BAGDĀD, Ab 'Abd-Allah : "Mu'yam al-Buldān". Cinco tomos. Beirut, 1979.

9.2).- Obras modernas :

ACIEN ALMANSA, M, CASTILLO, F, MARTINEZ, R : "*Excavación de un barrio artesanal de Bayyana (Pechina, Almería)*". Archéologie Islamique, I, págs 147-168.

AGUILERA PLEGUEZUELO, José: "*El derecho mercantil marítimo en Al-Andalus*". Revista "Temas árabes", 1, agosto 1986. Págs 93-106. Madrid, 1986.

AL-'USH, M. Ab^{al}-l-Faraj: "*Traces du classicisme dans la numismatique arabe-islamique*". 35 págs. Comunicación dactilografiada, s/f.

AMARGUIER, P.A.: "*La capture de Saint Maïeul de Cluny et l'expulsion des Sarrazins de Provence*". Revue Bénédictine, nº 73, 1963, págs 316-323.

ASHTOR, Eliyahu: "*Histoire des prix et des salaires dans l'Orient medieval*". París, 1969.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

-----: *Prix et salaires dans l'Espagne musulmane au Xe et XIe siècles*". Annales E.S.C, 2/1965.

-----: *Il regime portuario nel Califfato*". XXV Settimane di Spoleto, II, 1978.

AZENAL, C.: *Afrique du Nord antique et medievale*". Vè colloque international, 1990.

AZENAL, C.: *"Naves andalusíes en cerámicas mallorquinas"*.

AZUAR RUIZ, Rafael (edit.): *"La rábita califal de las dunas de Guardamar"*. 215 págs. Alicante, 1989.

AZUAR RUIZ, Rafael: *"Denia islámica : arqueología y poblamiento"*. 450 págs. Alicante, 1989.

BARBOUR, Neville: *"L'influence de la géographie et de la puissance navale sur le destin de l'Espagne musulmane et du Maroc"*. R.O.M.M., 1970. Número especial.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

BARCELO, M.: *"Las islas orientales de Al-Andalus : formación y destrucción de una sociedad musulmana (902-1229)"*. Págs 101-117, En Historia de los Pueblos de España (Los antiguos territorios de la Corona de Aragón), tomo 2. Barcelona, 1984.

BARRERA MATURANA, J., CRESSIER, P., MOLINA MUÑOZ, J.A.: *"Garabatos de alarifes: los graffiti de las galerías de desagüe de Madīnat al-Zahrā"*. Artículo de los "Cuadernos de Madīnat al-Zahrā", en prensa en 1995.

BATES, Michael L.: *The Coinage of Spain Under the Umayyad Caliphs of the East, 711-750"*. Conferencia dactilografiada (?).

BAZZANA, A, Y BEDIA, J.: *"Saltés, una ciudad islámica"*. Huelva, 1993.

BAZZANA, A, CRESSIER, P.: *Shaltish/Saltés (Huelva). Une ville médiévale d'Al-Andalus"*. Madrid, 1989.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

BAZZANA, A, LEMOINE, CH, PICON, M.: *Le problème de l'origine et de la diffusion des céramiques dites califales : recherche préliminaire*". Segundo Coloquio Internacional de Cerámica en el Mediterráneo Occidental, 1986. Pps 33-38.

BENOIT, F.: *Documents historiques sur les incursions des Sarrasins et des Barbaresques en Camargue au Moyen Age*". París, 1932.

BERTI, G, TONGIORGI, L.: *Ceramiche decorate (XI-XIV secolo) di importazione da vari centri del mediterraneo e di produzione locale sulla base della documentazione in Toscana*". La cerámica medieval en el Mediterráneo occidental. Actas, 1978, pps 83-93.

BESTA, E.: *La Sardegna Medioevale*".

BLAKE, Hugo : *La ceramica medievale spagnola e la Liguria*". Atti V Convegno Internazionale della Ceramica, 1972. Pps 55-102.

BLAKE, Henry : *The Bacini of North Italy*". Actas de "La cerámica medieval en el Mediterráneo occidental", 1978, págs. 93-113.

BLAZQUEZ, José María : "*Economía de la Hispania Romana*". Bilbao, 1978.

BRAGADIN, M.A.: *Le navi, loro strutture e attrezzature nell' alto medioevo*". Spoleto, Settimane, 1978, II. Pags 389 - 412.

BRATIANO, G.I.: *Etudes byzantines d'histoire économique et sociale*". París, 1938.

BREHIER, Louis: *Les institutions de l'Empyre Byzantin*". París, 1949.

- *Vie et mort de Byzance*". París, 1946.

BRENTCHALOFF, D., y SENAC, P.: *Note sur l'épave sarrasine de la rade d'Agay (Saint Raphael, Var)*". Archéologie islamique, 2, 1991.

BRICE, William: "*Early muslim sea-charts*". J.R.A.S., 1977, págs 53-61.

BURY, J.B.: *History of the Later Roman Empire, II*". Londres, 1923. (*)

BURY, J.B.: *The naval policy of the Roman Empire in relation to the western provinces, from the 7th to the 9th century*". Centenario Amari, II, págs 21- 34.

CABONA, D, GARDINI, H, MANNONI, T, MILANESE, N.: *Contributi dell'Archeologia medievale ligure alla conoscenze dei prodotti ceramici nell mediterraneo occidentale*". Actas de "La cerámica medieval en el Mediterráneo Occidental", 1978, págs 114-123.

CAGIANO DE AZEVEDO, M.: *Le navi nella documentazione archeologica*". XXV *Semanas de Spoleto* ". La Navigazione Mediterranea nell'Alto Medioevo", 1978, I, págs 413-439.

CAHEN, Claude.: *Ports et chantiers navals dans le monde méditerranéen musulman jusqu'aux Croisades*". *Semanas de Spoleto*, XXV "La Navigazione Mediterranea nell'Alto Medioevo", 1978, tomo Iº, págs 299-323.

CAHEN, Claude: *L'histoire économique et sociale de l'Orient musulman médiéval*". *Studia Islamica*, III, 1955. Págs 93-115.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

CANTO, Alberto: “*Cuestiones económicas y numismática andalusí*”. Separata de “Aragón en la Edad Media”, IX, Zaragoza, 1991.

-----: “*De contenidos metálicos en la moneda hispano-árabe de época omeya*”. Anaquel de estudios árabes, 5, Madrid, 1994.

-----: “*De la Ceca Al-Andalus a la de Madinat al-Zahra*”. 11 págs. Separata de los Cuadernos de Madinat al-Zahra’, vol. 3, Córdoba 1991.

-----: “*El periodo Omeya. El Emirato. La aparición de la tipología califal. ‘Abd al-Rahmān III: sus sucesores*”. 41 págs. Separata de las Actas del I Jarique de Estudios Numismáticos Hispano-Arabes. C.S.I.C., Zaragoza, 1988.

-----: “*Hallazgos monetarios en el periodo taifa*”. 42 págs. Separata de Rubartayr/Reverter, 105-106, II/III, Junio-Septiembre de 1992.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

CARRA, P.: *"Un gros navire sarrazin, l'épave de Bataiguiet"*. Rencontres d'Archéologie sous marine, Fréjus-Saint Raphael, 1974.

CASTILLO GALDEANO, F, MARTINEZ MADRID, R.: *"Producciones cerámicas en Bayyana"*. En "La cerámica altomedieval en el Sur de Al-Andalus". Madrid, 1993.

CASTILLO, F, MARTINEZ, R, ACIEN, M.: *"Urbanismo e industria en Bayyana/Pechina (Almería)"*. II Congreso de Arqueología Medieval Española. Págs 539-548. Madrid, 1987.

COURTOIS, J.: *"Remarques sur le commerce maritime en Afrique au XIe siècle"*. Alger, 1957.

CHALMETA, P.: *"El Estado cordobés y el Mediterráneo septentrional durante la primera mitad del siglo X. Los datos de Ibn Hayyan"*. 2º congreso internacional de las culturas del Mediterráneo occidental, Barcelona, 1978, págs 151-159.

CHAUDHURI, K.N.: *Trade and civilisation in the Indian Ocean. Economic history from the rise of Islam to 1750"*. Cambridge U.P., 1985.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

CHRISTIDES, Vassilios : *The conquest of Crete by the Arabs (ca. 824). A turning point in the struggle between Byzantium and Islam*". Atenas, 1984.

DACHRAOUI, Farhat : " *Le califat fatimide au maghreb. (296.362/909.973). Histoire politique et institutions*". Túnez, 1981.

DAOULATI, A.: *Poteries et Céramiques Tunisiennes*". Túnez, 1979.

DAOULATI, A: *La céramique ifriquiyyenne du IXe au XVe siècle*". Actas de "La cerámica occidental en el Mediterráneo Occidental", 1978, pág 197.

DEFONTAINES, Pierre (dir.): *"Geografía Universal"*. Tres tomos. Barcelona, 1966.

DIEHL, Charles: *Histoire de l'Empire Byzantin*". París, 1924.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

DOEHAERD, R.: *Méditerranée et Economie Occidentale pendant le Haut Moyen Age*". Cahiers d'Histoire Mondiale, I, (1954), págs 571-593.

DUNLOP, D.M.: *Sources of Gold and Silver in Islam according to al-Hamdani*". Studia islamica 8 (1957), pág 39.

DURI, 'Ahmad: *Historia económica de Iraq en el IV siglo de la Hégira*". Bagdad, 1948.

-----: *Introducción a la historia de la economía árabe*". Beirut, 1969.

EBERSOLT, J.: *Orient et Occident. Recherches sur les influences byzantines et orientales en France avant les Croisades*". París-Bruselas, 1928.

ENCICLOPEDIA PAR L'IMAGE: *LA MER*. Librairie Hachette. París, 1925.

FERNANDES COSTA, Manuel: *As navegações atlânticas no século XV*". Portugal, 1979.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

FERRAND, E.: *Colección des documents arabes relatifs a l'Extreme Orient (ss. IX - XVI)*". París, 1913.

-----: *L'Element persan dans les textes nautiques arabes des VIe et XVIe siècles*". Journal Asiatique, CCVI-CCV, 1924.

-----: *Introduction a l'astronomie nautique arabe*". París, 1928. Reimp., 1986.

GABRIELI, F.: *Arabi e Bizantini nel Mediterraneo Centrali*". Bulletino dell'Istituto per il medio Evo. Archivio Muratoriano, n° 76. Págs 31-46. Roma, 1964.

GAIBAR-PUERTAS, C.: *"Investigación sistemática de las corrientes oceánicas superficiales en el litoral mediterráneo español. Resultados suministrados por la novena serie de lanzamientos de flotadores"*. Revista de Ciencias Aplicadas, n° 119, año XXI, fasc. 6, nov/dic. 1967, págs 513-525.

GARCIA GALLO, Alfonso: *"Textos jurídicos antiguos"*. Madrid, 1953. 328 págs.

GARGOGLIONE GENOVESE, Sebastiano : *Portulario del Mare Mediterraneo, nell quale si contiene tutta la Navigazione, che si fa da luogo in luogo, e la descrizione di tutti luoghi, Torre, Porti, Isole, Capi, Scogli e Secotre, che si trovano dalla Città di Genova fino al Capo San Vincenzo verso Ponente, e da Genova fino alla Sapienza verso Levante*". Pisa, 1770.

GARRARD, T.F.: *Mith and Metrology: The Early Trans-Saharan Gold Trade*". Journal of African History, 23 (1982), pág 450.

GAUDEFROY-DEMOMBYNES, M.: *Le monde musulman et byzantin jusqu'aux Croisades*". París, 1933.

GAUTIER, E.F.: *Le passé de l'Afrique du Nord*". París, 1952 (2ª).

GAUTIER-DALCHE, J.: *Monnaie et économie dans l'Espagne du Nord et du Centre (VIIIe à XIIIe siècles)*". Hespéris-Tamuda, III, 1962, págs 63-74.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
GEORG MAIER, Franz : "*Bizancio*". 422 págs. Madrid, 1982 (5ª ed.).

GIL FARRÉS, Octavio: "*La circulación monetaria en la Península Hispánica entre 711 y 1100 de J.C.*". Estrato dalla Rivista "Quaderni ticinesi di numismática e antichità classiche". Sin fecha (¿1974?) ni lugar de edición.

GOITEIN, S.D.: *From the Mediterranean to India: Document on the trade to India, South Arabica and East Africa from the eleventh and twelfth centuries*". The mediaeval Academy of America. Cambridge, Massachussets Speculum, XXIX. Abril 1954, nº 2, part. I, 181-197.

GOITEIN, S.D.: *Glimpses from the Cairo Geniza on naval warfare in the Mediterranean and of the Mongol Invasion*". Studi Orientalici in onore di G. Levi Della Vida, I, 1956. Págs 393-408

GOITEIN, S.D.: *La Tunisie du XIe siecle à la lumiere des documents de la Geniza du Caire*". Etudes d'orientalisme dédiées à la mémoire de Levi-Provençal, II, págs 559-579. París, 1962.

GOLDSMITH-CARTER, George: "*Veleros de todo el mundo*". Italia, 1970.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

GOLWIN, L.: *Le Magrib central à l'époque des Zirides*". Recherches d'archéologie et d'histoire. Paris, 1957.

GONZALEZ PALENCIA, Angel : "*Historia de la España Musulmana*". Madrid, 1932 (3ª).

GROSSET GRANGE, H.: *Les marins arabes du Moyen Age*". Arabica, XXIV, 1977, págs 42-57, y Arabica XXVI, 1979, págs 90-99.

GUICHARD, P.: *Animation maritime et développement urbain des côtes de l'Espagne orientale et du Languedoc au Xe siècle*". Occident et Orient au Xe siècle, Paris, 1979, págs 187-201.

GUICHARD, P.: *Les débuts de la piraterie andalouse en Méditerranée occidentale (798 - 813)*". Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée, t. XXXV, 1983, págs 55-76.

GULDENCRONE, Baronne Diane de: "*L'Italie byzantine. Étude sur le Haut Moyen Age (400-1050)*". Paris, 1914 (reimpresión).

GUTIERREZ LLORET, S.: *"Cerámica común andalusí del sur de Alicante (Siglos VII- X)*. Alicante, 1988.

HASSAN al, Ahmad Yusuf, y HILL, Donald Routledge: *Islamic Technology. An illustrated history*". Cambridge, 1992.

HASSAN ZAKI MUHAMMAD: *"Les Tulunides"*. París 1937.

HAYYI, AL: *"Al-'Alaqat al-diblumasiyya bayna-l-Andalus wa-Bizanta"*. Damasco, 1963.

HEYD, W.: *"Histoire du commerce du Levant au moyen âge"*. Leipzig, 1923.

HIGOUNET, C.: *"Les fôrets de l'Europe occidentale du Ve au XIe siècles"*. Settimane di Studio del Centro italiano di studi sull'alto medioevo, XIII. Spoleto, 1966, págs 343-398.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
HITTI, P.K.: *The Arabs. A short History*". Princeton, 1943.

HEYD, W.: *Histoire du commerce du Levant au Moyen Age*". Dos volúmenes. Leipzig, 1885-1886. (Reimpresión, Amsterdam, 1936 y 1968).

HOENERBACH, Wilhelm: "*La navegación omeya en el Mediterráneo y sus consecuencias político-culturales*". M.E.A.H., I, 1952.

IBRAHIM, Tawfiq R.: "*Ponderales andalusíes*". 28 págs + 5 láminas. Separata de la Revista "Numisma", año XLIII, nº 233, Julio-Diciembre 1993.

-----: "*Un dirhem inédito del califa omeya de Córdoba 'Abd al-Raḥmān V al-Musthaḥir bi-'Uḥayy, acuñado en Al-Andalus, el año 414 H.*". Separata de la Revista "Numisma", año XXXIV, nº 186-191, enero-diciembre 1984.

IDRIS, H.R.: *La Berbérie Orientale sous les Zirides, Xe-XIIIe siècles*". París, 1962.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

IMAMUDDIN, S.M: *Some aspects of the socio-economic and cultural history of Muslim Spain (711-1492)*". Leiden, 1965.

JIMENEZ CASTILLO, Pedro: *"Los palacios de la Murcia Musulmana"*. En la "Guía islámica de la región de Murcia", págs. 79-93. Murcia, 1992.

JOHNSTONE, Paul: *"Arqueología de barcos"*. La Coruña, 1976.

JONCHERAY, J.P.: *"Le navire de Bataiguiet. Une épave du Haut Moyen-Age"*. Archeologia, (85), 1975, págs 42-48.

JULIEN, Ch.A.: *Histoire de l'Afrique du Nord*". Tomo IIº. París, 1975 (3ª).

LACAM, J.: *Les Sarrazins dans le Haut Moyen Age français*". París, 1965.

LEVI-PROVENÇAL, E.: *"Historia de la España musulmana, hasta la caída del califato de Córdoba; historia e instituciones"*. Dos tomos, Madrid, 1957.

LEVI-PROVENÇAL, E.: *"Inscriptions arabes d'Espagne"*.

LEWICKI, Tadeusz: *"Les voies maritimes de la Méditerranée dans le Haut Moyen Age d'après les sources arabes"*. XXV Semanas de Spoleto (La navegación Mediterránea en la Alta Edad Media), 1978, II, págs 439-481.

LEWIS, Archibald: *Mediterranean maritime commerce: A.D. 300-1100 shipping and trade"*. XXV settimane di Spoleto, II, 1978.

LEWIS, B.: *The Fatimid and the route to India"*. Revue de la Faculté des Sciences Economiques de l'Université d'Istanbul, XI, 1949-1950.

LIROLA DELGADO, Jorge: *"El poder naval de al-Andalus en la época del califato omeya"*. Granada, 1993.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

LOMBARD, Maurice: "*L'Islam dans sa première grandeur (VIIIe-XIe siècle)*". Préface de Hichem Djäit". París, 1971.

-----: *Arsenaux et bancs de marine dans la Méditerranée musulmane. VIIe - XIe siècles. Le navire et l'Economie maritime du Moyen Age au XVIIIe siècle principalement en Méditerranée...* Bib. Générale de l'Ecole Pratique des Hautes Etudes, VI^e section. Págs 53-106. París, 1958.

-----: *Les bases militaires d'une suprématie économique. L'or musulman du VIII^e au XI^e siècles*". Annales, Economies, Sociétés, Civilisations, II. Abril-Junio 1947, págs 143 - 160.

-----: "*Une carte du bois dans la Méditerranée musulmane (VII^e - XI^e siècles)*", íbidem, abril-junio 1959. Págs 234 - 254.

-----: "*Les métaux dans l'ancien monde du Ve au XIe siècle*". París, 1974, págs 195-201.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

LOPEZ, R.S., y RAYMOND, I.W.: *Medieval trade in the Mediterranean world*". Nueva York y Londres, 1961.

LOWICK, Nicholas: *Islamic coins and trade in the Medieval World*". Hampshire, 1990.

LUCENA PAREDES, Luis Seco de: "*Los Qamm Adíes, señores de Málaga y Algeciras*". Málaga, 1955.

MACRI, Christo M.: "*Des byzantins et des étrangers dans Constantinople au Moyen Age*". París, 1928.

MACRI, Christo M.: "*L'organisation de l'Economie Urbaine dans Byzance sous la Dynastie de Macédoine*". París, 1925.

MALARTIC, Yves : "*Le commerce du sel d'Hyères en Ligurie du XIIIe au XVe siècle*". Atti del I° Congresso Storico Liguria-Provenza. Ventimiglia-Bordighiera, 1964. (Ed. 1966). Págs 169-178.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

MASDEU, Juan Francisco de: *"Historia crítica de España, y de la cultura española. Obra compuesta en las dos lenguas italiana y castellana por..."*. Tomo IX, libro I. "Colección preliminar y medallas del tiempo de los godos y árabes". Madrid, 1791.

MAUNY, R.: *"Tableau géographique de l'Ouest africain au Moyen Age"*. IFAN-Dakar, 1961.

MEIGGS, R.: *Trees and Timber in the Ancient Mediterranean World"*. Osford, 1982.

MEZ, A.: *"El Renacimiento del Islam"*. Madrid, 1936.

MILES, G.C.: *The coinage of the Umayyads of Spain"*. Numismatic Society of New York, New York, 1950. Dos volúmenes.

MIQUEL, A.: *"La géographie humaine du monde musulman jusqu'au milieu du XIe siècle"*. Tomo I, París-La Haya, 1967. Tomo II, París, 1975.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

MOLINA LOPEZ, Emilio : *"De nuevo sobre los beréberes. En torno a un proyecto de Atlas de Historia del Islam"*. En "Estudios de Historia y de Arqueología Medievales", V-VI, págs 25-34.

MOLINARI, Sandra: Boletín de Arqueología Medieval, 1995.

MORALES BELDA, Francisco: *"La unidad de medida de los itinerarios marítimos en Al-Andalus, s VIII-XV"*. Conferencia en Actas (...) de las Jornadas de Cultura Arabe e Islámica.

MORENO, Luis A. García: *"El fin del reino visigodo de Toledo. Decadencia y catástrofe. Una contribución a su crítica"*. Madrid, 1975.

NADVI, Suleiman: *Arab Navigation"*. Islamic Culture, XV, 1941.

NAVARRO PALAZON, J.: *"La cerámica islámica en Murcia"*, vol. I, Murcia, 1986.

NEUMANN, C.: *"La situation mondiale de l'Empire byzantin, avant las Croisades"*. (1894).
Versión francesa de 1905.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

OCAÑA JIMENEZ, Manuel : *"El cúfico hispano y su evolución"*.. Madrid, 1970.

-----: *"Inscripciones árabes de Almería"*. Almería, 1963.

-----: *"Nuevas tablas de conversión de datas islámicas a cristianas y viceversa"*.

167 págs + 2 tablas. Madrid, 1981 (2ª).

O'SCANLAN, Timoteo : *"Diccionario Marítimo Español"*. Madrid, 1972 (es facsímil de la edición de Madrid de 1831).

PARIS, Pierre: *"Voile latine?. Voile arabe?. Voile mysterieuse"*. Hésperis, XXXVI, 1949.

PEUTINGER: *"Tablas. Itinerario de Antonino. Mapa del Africa Romana y de la Península Ibérica"*. Berlín, 1913.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

PICARD, Cristophe: "*L'Océan Atlantique musulman. De la conquête arabe à l'époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d'Al-Andalus et du Maghreb occidental (Portugal-Espagne-Maroc)*". París, 1997.

PINEDO REYES, J, PEREZ BONET, M.A, MARTINEZ, A, ORTIZ, P.: "*Cala Reona : arqueología subacuática en la costa de Murcia*". Revista de Arqueología (120), abril 1991, págs 8-11.

PISTARINO, Geo : "*Genova e l'Occitania nel secolo XII*". Atti del I° Congresso Storico Liguria-Provenza. Ventimiglia-Bordighera, 1964. Ed. 1966. Págs 64-130.

PROUST, A: "*Note sur les minerais de fer des territoires des Meknas et des Nefzas (Tunisie)*". Revue Annale des Mines; neuvième serie, 15, 1899. Págs 533-554.

RAMBAUD, A.: "*L'Empire grec au Xe siècle: Constantin Porphyrogénète*". París, 1870.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

REMIE CONSTABLE, Olivia: "*Comercio y comerciantes en la España musulmana. La reordenación comercial de la Península Ibérica del 900 al 1500*". Barcelona, 1997.

RENOUARD, Yves : "*Les hommes d'affaires italiens du Moyen Age*". Nueva edición, establecida con las notas del autor por Bernard Guillemain. París, 1972.

RIVERO, Casto M^a del: "*La moneda árabe-española*". Madrid, 1933.

-----: "*Reseña histórico-numismática del Reino de Murcia. Contribución al estudio de los Taifas*". 32 págs + tres láminas, CSIC, s/f.

RONART, Stephan and Nandy : "*Concise Encyclopaedia of Arabic Civilisation. The Arab East*". 589 págs. Nueva York, 1960.

ROSELLO BORDOY, Guillermo : "*Islas Baleares : Prehistoria-Historia Antigua*". En *Historia de los Pueblos de España*, tomo 3º, Barcelona, 1984. Págs 89-101.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

ROSELLO BORDOY, Guillermo: *"Ensayo de sistematización de la cerámica árabe en Mallorca"*. Palma de Mallorca, 1978.

ROSELLO BORDOY, Guillermo: *"Mallorca : comercio y cerámica a lo largo de los siglos X al XIV"*. Actas del Segundo Coloquio Internacional de Cerámica en el Mediterráneo Occidental, 1986. Pág. 193-204 (*).

ROSELLO BORDOY, Guillermo: *"Nuevas formas en la cerámica de época islámica"*. Palma de Mallorca, 1983.

RUBIERA MATA, M.J.: *"La taifa de Denia"*. Alicante, 1988 (2ª).

RUNCIMAN, Steven: *The Emperor Romanus Lecapenus and his reign"*. Cambridge, 1929.

-----: *"Vísperas sicilianas. Una historia del mundo mediterráneo a finales del siglo XIII"*. Madrid, 1979.

SALAMA, P.: *Les voies romaines de l'Afrique du Nord*". Argel, 1951.

SALIM, 'Abd al-'Aziz y AL-'ABBADI, Ahmad Mujtar: *Tarīḥ al-baḥrīya al-Islamiya fī al-ḥawḍ al-baḥrī al-Abyad al-Muḥawassit. Al-baḥrīya al-Islamiya fī Miḥr wa-l-ʿam*". Beirut, 1981, dos volúmenes.

-----: *Tarīḥ al-baḥrīya al-Islamiya fī al-Magrib wa-l-Andalus*". Beirut, 1969.

SANCHEZ-ALBORNOZ, Claudio: *"La España Musulmana, según los autores islamitas y cristianos medievales"*. Dos tomos. Madrid, 1986.

SARNELLI CERQUA, Clelia : *"Muḥīd al-ʿimrān. Qaʿid al-usṭul al-ʿarabiya fī al-Baḥr al-Muḥawassit fī al-qarn al-jāmis al-ḥiḥrī"*. El Cairo, 1961.

SAUVAGET, Jean: *Sur d'anciennes instructions nautiques arabes pour les mers de l'Inde*". Journal Asiatique, CCXXXVI, 1948.

SENAC, Philippe: "*Contribution à l'étude des incursions musulmanes dans l'Occident chrétien: la localisation du Gabal al-Qilal*". Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée, tomo 31, 1981, págs 7-14.

SENAC, Philippe: "*Note sur le Fraxinet des Maures*". Annales du Sud-Est varois, 1990, págs 9-23.

SCHLUMBERGER, G.: "*Un empereur byzantin au Xe siècle. Nicéphore Phocas*". París, 1890.

SCHLUMBERGER, G.: "*L'épopée byzantine à la fin du Xe siècle*". Tres volúmenes. París, 1896-1905.

SHABAN, M.A.: "*Historia del Islam (750-1055 E.C)*". Tomo IIº. Barcelona, 1980.

STERN, S.M.: "*An original document from the fatimid Chancery concerning italian merchants*". Studi Orientalistici in onore di G. Levi della Vida, II, 1956. Págs 529-538.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

STERN, S.M.: *An Embassy of the Byzantine Emperor to the fatimid caliph al-Mu'izz*".
B.S.O.A.S, XVII. 1955.

TALBI, Mohammed: "*L'Emirat Aghlabide. Histoire politique 184-296/800-909*". París, 1966.

TIBBETTS, G.R.: *Comparisons between arab and Chinese navigational techniques*".
B.S.O.A.S., vol XXXVI, 1973.

URBEL, Justo Pérez de (O.P.): "*El Condado de Castilla*". Tres volúmenes de gran
envergadura. Madrid-Guadalajara, 1969-1970.

-----: "*Sancho el Mayor de Navarra*". Madrid, 1950.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

VANACKER, C.: "*Géographie économique de l'Afrique du Nord selon les auteurs arabes (IXe-XIe siècle)*". Annales E.S.C., 1973, 3.

VARIOS AUTORES: "*Carte géologique de la France et de la marge continentale à l'échelle de 1/1.500.000. Notice explicative. Ministère de l'industrie. Bureau de recherches géologiques et minières*". Service Geologique National, 1980.

VASILIEV, A.A.: "*Historia del Imperio Bizantino. Tomo I. De Constantino a las Cruzadas (324-1081)*". Barcelona, 1946.

VASILIEV, A.A.: "*Byzance et les Arabes*". Cuatro volúmenes. Bruselas, 1935, 1950, 1953, 1968.

VAZQUEZ GUZMAN, Fernando: "*Depósitos minerales de España*". Instituto Geológico y Minero de España, Servicio de Publicaciones. Ministerio I.E., D.L., 1980.

VIDAL, Luis M.: "*Résumé des gisements de fer de l'Espagne*". (s/f), 1993 ?. Boletín...?

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

VIGUERA MOLINS M^a.J.: "*Apuntes sobre Ibn Ḥayyūn (377/987-8 -- 469 - 1076)*". Revista "Temas árabes", 1, agosto 1986. Págs 77-91. Madrid, 1986.

VIGUERA MOLINS, M^a.J.: "*Los reinos de Taifas y las invasiones magrebíes. Al-Andalus del siglo XI al XIII*". Madrid, 1992. 377 págs.

VINDRY, G.: "*Présentation de l'épave arabe de Batéguier (baie de Cannes, Provence Orientale)*". En "La cerámica medieval en el Mediterráneo occidental", 1978, págs 221-227.

VISQUIS, A.G.: "*Premier inventaire du mobilier de l'épave dite "des Jarres" à Agay*". Cahiers d'Archéologie subaquatique, II, (1973), págs 157-167.

VISQUIS, A.G.: "*Presence sarrasine en rade d'Agay au Xe siècle*". Rencontres d'Archéologie sous marine, Frejus-Saint Raphael, 1974.

VISQUIS, A.G.: "*Dix ans d'archéologie sous-marine en Provence orientale et Corse (Epave du Bataiguier, épave des jarres d'Agay)*". Antibes, 1983, págs 24-25.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

VISQUIS. A.G.: "*Archéologie sous-marine sur les côtes de France (les épaves sarrasines; Agay, Bataiguièr, Plane)*". Antibes, 1983.

VIVES Y ESCUDERO, Antonio : "*Monedas de las dinastías árabe españolas*". XC + 554 + láminas. Madrid, D.L. 1978 (es facsímil de la edición de 1893).

WASSERSTEIN, Donald: "*Byzantine and al-Andalus*". *Mediterranean Historical Journal* 2 (1987), pág 85.

-----: "*The rise and fall of the party-kings. Politics and Society in Islamic Spain, 1002-1086*". Princeton University Press, 1985.

WHITEHOUSE, David : "*Medieval pottery in Italy : the present state of research*". En "*La cerámica medieval en el Mediterráneo Occidental*", 1978, págs 65-82.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

XIMENES, S.: "*Etude preliminaire de l'épave sarrasine du Rocher de l'Étéou*". Cahiers d'Archéologie Subaquatique, V, (1976), págs 139-150.

ZAYYAT, H.: "*Mu'yam al-marḳab wa sʿafʿan fī-l-Islam*". El Cairo, 1949.

ZOZAYA, Juan: "*Alicatados y azulejos hispano-musulmanes: los orígenes*". Actas del VI congreso de la AIECM2. Aix-en-Provence, 1995. Págs 601 - 616.

ZOZAYA, Juan: "*Apperçu général sur la ceramique espagnole*". En "La cerámica medieval en el Mediterráneo Occidental". París, 1980. Págs 265-296.

ZOZAYA, Juan: "*Construcción naval e ingeniería portuaria en el mundo antiguo y medieval*". En "Puertos Españoles en la historia", Madrid, 1995. Págs 43 - 59.

ZOZAYA, Juan: "*Importaciones casuales en Al-Andalus : las vías de comercio*". Actas del IV Congreso de Arqueología Medieval Española, I, 1993. Págs 119-138.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

ZOZAYA, Juan: *"Notas sobre las comunicaciones en el Al-Andalus omeya"*. II Congreso de Arqueología Medieval Española, Madrid, 1987. Págs 219-228.

ZOZAYA, Juan: *"La arqueología del poblamiento islámico en al-Andalus"*. B.A.M., Madrid, 1993. Págs 53-64.

Conferencias y catálogos:

Ciclos de conferencias:

CASA DE VELAZQUEZ: *"Barcos, navegación y comercio marítimo en al-Andalus"*. 18 y 19 de diciembre de 1995.

EL ESPLENDOR DE LOS OMEYAS. *Catálogo de la exposición celebrada en Córdoba el año 2001*. Dos tomos.

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

33).-INDICE DE LA TESIS

1).- INTRODUCCION.....1

2).- EL MARCO GEOGRAFICO Y GEOLOGICO DEL MEDITERRANEO.... 3

2.1).- Condiciones geográficas del mar Mediterráneo.....3

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS
Definición de mar, 3, formación, 3, dimensiones y

salinidad, 4, profundidades, 5, cuencas, 6, las islas, 6, faunas y mareas, 6, temperaturas y clima,
9, régimen general de los vientos, 10.

2.2).- Yacimientos de minerales y sal en el Mediterráneo..11

2.2.1).- Las fuentes utilizadas.....12

2.3).- Los yacimientos minerales del Mediterráneo.....14

Mercurio, 14, hierro, 16, cobre, plomo, estaño y cinc, 21, otros minerales, 23, oro y plata,
27, coral, 30, ámbar y piedras preciosas, 32, sal, 34, maderas, 35.

3).- TECNICAS DE NAVEGACION EN EL MUNDO ISLAMICO MEDITERRANEO
ENTRE LOS SIGLOS III H. / IX d.C.....41

3.1).- Introducción al estudio de las fuentes sobre la navegación andalusí en el Mediterráneo,
hasta el siglo V H. / XI d.C.....41

3.2).- Las fuentes escritas: época antigua y medieval.....42

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

- 3.2.1).- El periodo del Alto Imperio Romano.....43
- 3.2.2).- El periodo del Bajo Imperio Romano.....44
- 3.2.3).- Las fuentes islámicas.....46

4).- LIMITACIONES TECNICAS DE LA NAVEGACION ISLAMICA EN EL
MEDITERRANEO OCCIDENTAL HASTA EL SIGLO V H. / XI d.C.,.....54

- 4.1).- Medidas de longitud marítima usuales en el Islam
occidental.....55

- 4.2).- Métodos de navegación.....58

- 4.3).- La técnica constructiva de los navíos árabes.....62

- 4.3.1).- Maderas escogidas para la construcción naval.....62

- 4.3.2).- El abastecimiento de madera para la construcción naval en el mundo árabo
islámico.....68

- 4.3.3).- Ensamblaje del casco del navío.....72

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

4.4).- Los materiales para la elaboración de velas y jarcias.....	75
4.5).- Clavazón y partes metálicas.....	78
4.6).- El lastre.....	79
4.7).- Elementos de gobierno.....	80
4.8).- Tipo de vela.....	84
5).- ESTIMACION DEL TAMAÑO DE LAS NAVES.....	90
6).- LOS PUERTOS ISLAMICOS.....	94
6.1).- Definición de puerto marítimo y tipos de puertos....	94
6.2).- La infraestructura portuaria de la Península Ibérica en la Alta Edad Media.....	94
6.1.1).- Problemas técnicos de los puertos antiguos y medievales.....	95

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

6.1.1.1).- Fundación de puertos de marea desde el siglo IV d.C.....	I d.C hasta el siglo 96
6.1.2).- La navegación en los cursos fluviales y los puertos fluviales hasta el siglo V d.C.....	98
6.1.3).- Los puertos islámicos. Las obras portuarias.	102
7).- LOS IMPUESTOS ESTATALES MUSULMANES SOBRE LOS PUERTOS Y EL TRAFICO MARITIMO.....	105
7.1).- Impuestos directos sobre el tráfico marítimo y el comercio portuario.....	105
7.2).- La fiscalización de los productos del mar: el coral.	107
7.2.1).- El monopolio del coral por los andalusíes....	109
7.3).- La exportación del hierro en las fuentes islámicas..	111

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

8).- LAS RUTAS COMERCIALES.....	114
8.1).- El panorama de la circulación del oro en el Mediterráneo occidental entre los siglos III y VI d.C. Reactivación de la circulación del oro a través del mundo musulmán.....	114
8.2).- La ruta transahariana del oro: de Audagust a Ceuta..	117
8.3).- La ruta oriental: del País de los Negros a Ifriqiya y Egipto.....	126
8.4).- La ruta marítima del Mediterráneo Occidental y su enlace con la Gran Ruta terrestre del Norte de Africa.....	128
8.5).- La ruta marítima del Levante andalusí a Génova y las islas del Tirreno.....	130
9).- LAS ZONAS PORTUARIAS DE AL-ANDALUS Y SUS RECURSOS NATURALES.....	140

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

9.1).- El área atlántica, comprendida entre Lisboa y Mértola.....141

9.2).- La zona entre Mértola y Algeciras.....141

9.3).- Algeciras-Tortosa.....142

10).- LA LUCHA POR EL DOMINIO DE LAS RUTAS MARITIMAS DEL
MEDITERRANEO ENTRE LOS SIGLOS III H./IX d.C. SU RELACION CON LA
HEGEMONIA ECONOMICA Y EL CONTROL DE LAS RUTAS DEL ORO...144

10.1).- Introducción.....144

10.2).- Ciclos en los que he dividido este periodo.....146

10.2.1).- Formación de dos grandes ciclos.....146

10.2.1.1).- El primer ciclo (209-396 H/824-1006 d.C)
.....147

10.2.1.1.1)- Fase de formación (209-296 H/824-909
d.C).....147

10.2.1.1.2).- Fase de estabilización (296-359 H/909

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

965 d.C).....148

10.2.1.1.3).- Maduración de la crisis (350- 396 H/

961-1006 d.C).....148

10.2.1.2).- El segundo periodo (396-406 H/1006-1015

d.C).....149

10.2.1.2.1).- Nuevos poderes económicos (396-400 H/

1006-1009 d.C).....149

10.2.1.2.2).- Atomización de las relaciones (400 -

406 H/1009-1015 d.C).....150

11).- El contexto económico-político mediterráneo entre los años 209 H/824 d.C y 297 H/909 d.C. El siglo III H/IX d.C.....151

11.1).- El Islam oriental y Bizancio entre mediados del siglo II H/VIII d.C y el siglo III H/IX d.C.....151

11.2.1).- Ruptura del equilibrio entre Bizancio y el Islam hacia el año 209 H/824 d.C.....159

11.2.1.1).- Los primeros ensayos aglabíes para obtener el predominio económico-militar en el Mediterráneo.....159

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

11.2.2).- Intervención aglabí en las islas del Mediterráneo. Conquista de Creta por los andalusíes.....162

11.2.1.2).- Los primeros intentos aglabíes para obtener el predominio económico-militar en el Mediterráneo: incursiones en Cerdeña, Sicilia y Creta.....162

11.2.1.3).- La intervención andalusí en el Mediterráneo durante el siglo III H/IX d.C. Sus consecuencias a fines del siglo III H/IX d.C.....167

12).- El crecimiento del comercio en al-Andalus durante el siglo III H/IX d.C.....177

13).- Siglo IV H/X d.C: las nascentes relaciones económicas entre bizantinos y omeyas y su repercusión en el Islam norteafricano.....180

13.1).- Decadencia económica de los aglabíes.....180

14).- El contexto económico mediterráneo en el siglo IV H/X d.C.....186

14.1).- El califato abbasí durante el siglo IV H/X d.C....186

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

14.2).- El Islam occidental: inicios de la confrontación entre omeyas y fatimíes en el siglo IV H/X d.C.....190

14.2.1).- Autoproclamación como califa de 'Abd al-Rahman III.....191

14.2.2).- La generalización del oro en el siglo IV H/X d.C: competencia entre omeyas y fatimíes.....195

14.3).- Las embajadas bizantinas en el Islam occidental durante los siglos III H/IX d.C y IV H/X d.C, y su trasfondo económico y militar.....201

14.3.1).- Introducción.....201

14.3.2).- Las relaciones omeyas con Bizancio durante el siglo III H/IX d.C.....202

14.3.2.1).- Proemio: las relaciones entre Bizancio y los omeyas entre los años 41 H/661 d.C y 133 H/750 d.C.....202

14.3.2.2).- La primera embajada bizantina en Córdoba (225 H/839 d.C).....203

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

14.3.3).- La primera embajada bizantina en al-Andalus durante el siglo IV H/X
d.C.....205

14.3.3.1).- Antecedentes: la situación mediterránea a mediados del siglo IV H/X
d.C.....205

14.3.3.2).- La primera embajada del siglo IV H/X d.C y segunda embajada bizantina en
al-Andalus.....215

15).- La situación del Mediterráneo Occidental entre los años 337 H/948 d.C y 341 H/952
d.C.....218

16).- Relaciones entre omeyas, fatimíes y bizantinos entre los años 341 H/952 d.C y 363 H/973
d.C.....221

16.1).- La embajada bizantina a Mansuriya: año 341 H/952
d.C.....221

16.2).- Primera fase del enfrentamiento entre la coalición omeya-bizantina y los fatimíes en el
Magrib al-Aqsa y el Mediterráneo (341 H/952 d.C-349 H/960 d.C). Sus consecuencias
económicas y comerciales.....223

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

17).- Inflación en el imamato fatimí y el califato omeya durante el siglo IV/X. Repercusiones económicas y sociales.....	228
17.1).- Introducción.....	228
17.2).- Comercio a larga distancia, intereses estatales y privados y circulación del oro.....	229
17.3).- Gasto público e inflación.....	231
17.4).- La competencia monetaria dentro del Mediterráneo del siglo IV H/X d.C y su resultado económico: la inflación...	239
17.5).- El despegue del gasto militar y la inflación.....	244
17.6).- La confiscación y las multas, otra vía hacia la inflación.....	246
17.7).- Las consecuencias.....	251
18).- Guerra y comercio: omeyas, fatimíes y bizantinos entre los años 350 H/961 d.C y 362 H/972 d.C.....	261

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

18.1).- La reconquista de Creta por los bizantinos (350 H/961 d.C.).....261

18.2).- La preponderancia omeya en el Magrib al-Aqsa.....263

19).- La embajada bizantina en al-Andalus del año 362 H/972 d.C. Sus razones económicas, políticas y militares.....264

19.1).- Incremento de la inflación en el Mediterráneo desde el 350 H/961 d.C.....264

19.2).- La embajada bizantina del año 361 H/972 d.C en Córdoba.....268

20).- Comercio, política y relaciones andalusíes con el Norte de Africa entre el año 363 H/973 d.C y el 406 H/1015 d.C..273

20.1).- La situación comercial entre el año 363 H/973 d.C y el 396 H/1005 d.C.....273

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

20.1.1).- El control de las rutas del oro africano entre los años 363 H/973 d.C y 386 H/996 d.C.....	273
20.1.2).- El comercio en el Mediterráneo oriental a fines del siglo IV H/X d.C y principios del siglo V H/XI d.C....	275
20.1.3).- La posición andalusí en el Magrib entre el año 375 H/985 d.C y el 396 H/1005 d.C.....	280
21).- La última embajada bizantina en al-Andalus: año 397 H/1006 d.C.....	283
21.1).- Introducción.....	283
21.2).- Texto específico sobre la embajada.....	284
22).- La situación comercial andalusí entre el año 396 H/1005 d.C y el año 406 H/1015 d.C.....	288
22.1).- Introducción.....	288
22.2).- Inflación, comercio y sociedad en al-Andalus (393 H/1002 d.C-399 H/1008 d.C).....	290

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

22.2.1).- Al-Andalus, las dificultades económicas derivadas del gasto militar y el abastecimiento de oro norteafricano.....295

22.2.2).- El empeoramiento de las condiciones exteriores (393 H/1002 d.C-407 H/1015 d.C).....298

23).- La fitna andalusí, la inflación y los intereses comerciales del Occidente islámico entre los años 399 H/1008 d.C y 409 H/1018 d.C.....302

23.1).- Las fuentes antiguas y modernas.....302

23.2).- El umbral de la fitna: al-Muzaffar (392 H/1002 d.C- 398 H/1008 d.C).....304

23.3).- 'Abd al-Rahman Sanchuelo (398 H-1008 d.C).....306

24).- Derrumbamiento de las relaciones comerciales andalusíes con el Magrib, Ifriqiya e Italia desde el año 399 H/1008 d.C hasta el año 406 H/1015 d.C.....308

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

25).- Desarrollo económico de los acontecimientos andalusíes entre el año 406 H/1015 d.C y el 414 H/1016 d.C.....	319
25.1).- Situación político-económica en el Norte de Africa.....	319
25.2).- La expedición a Cerdeña de Muyahid de Denia (406 H/1015 d.C).....	322
25.2.1).- Situación general en el Levante andalusí....	322
25.2.2).- La expedición.....	324
25.3).- La economía, el comercio y la inflación en al-Andalus bajo el califato hamudí de Córdoba (407-408 H/1016 d.C-417 H/1026 d.C).....	332
25.3.1).- Una cumbre del proceso inflacionario (400 H/1009 d.C-404 H/1013 d.C).....	332
25.3.2).- Fracaso de la alternativa a los hamudíes (406 H/1015 d.C).....	336
25.3.3).- Decrecimiento del proceso inflacionario (409 H/1018 d.C). Recuperación del pulso comercial.....	343
26).- Consolidación de los bloques económicos taifales durante la última fase de la fitna. Su relación con la fugaz restauración omeya (414 H/1023 d.C-423 H/1031 d.C).....	352

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

26.1).- Introducción.....	352
26.2).- Fin del paréntesis hamudí; restauración de los omeyas.....	353
27).- Las nuevas condiciones económicas del Mediterráneo. La situación internacional entre los años 423 H/1031 d.C y 442 H/1050 d.C.....	362
27.1).- El Imperio Bizantino (1025-1057 d.C).....	362
27.2).- Los fatimés y los abbasés (423 H/1031 d.C-448 H/1057 d.C).....	366
28).- Los ziríes y los reinos de Taifas. Situación económica del Mediterráneo Occidental durante la primera mitad del siglo V/XI (427 H/1031 d.C-449 H/1057 d.C).....	368
28.1).- Supremacía económica magribí hasta el año 449 H/1057 d.C.....	368
28.2).- La competencia por los mercados entre las taifas andalusíes hasta el año 459 H/1066 d.C.....	370

28.3).- El abastecimiento de oro y el comercio en al-Andalus hasta el tercer decenio del siglo V

H/XI d.C.....371

29).- CONCLUSIONES.....382

- 1).- Introducción, 382.
- 2).- El espacio físico, 386
- 3).- Los medios materiales, 387
- 4).- Las rutas: su trazado material, 390
- 5).- El desarrollo de los acontecimientos históricos, 392

30).- TEXTOS ESCOGIDOS.....400

- 1).- Descripción del mar Mediterráneo por un geógrafo musulmán.....400
- 2).- Acerca de la época propicia para talar árboles.....401
- 3).- Las incursiones musulmanas contra Creta y Cerdeña.....401
- 4).- La fundación de Tenes.....402
- 5).- Anclaje de los buques en el puerto de Trípoli de Libia.402
- 6).- Minuciosidad del régimen fiscal fatimí.....403
- 7).- Una embajada bizantina en Córdoba (siglo IV H/X d.C)..403

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS

- 8).- La fatwa de al-Saraqusti (394 H/1004 d.C).....404
- 9).- La rebelión de Trípoli de Libia contra los fatimíes...405
- 10).- La última embajada bizantina en al-Andalus.....406
- 11).- Sobre la presencia de comerciantes extranjeros en Córdoba durante la época amirí.....406
- 12).- La expedición a Cerdeña de Muyahid al-'Amirí.....407
- 13).- Algazúas contra la isla de Cerdeña.....408

31).-BIBLIOGRAFIA.....411

31.1).- Fuentes históricas.....411

31.2).- Obras modernas.....420

32).- MAPAS, GRAFICOS Y FIGURAS.....447

33).- INDICE.....448

OBSERVACIONES SOBRE EL COMERCIO EN AL-ANDALUS