

DIEGO MELO CARRASCO
MIGUEL ÁNGEL MANZANO RODRÍGUEZ
(coords.)

Al-Andalus y el Magreb: miradas trasatlánticas



LOS HISTÓRICOS LA OLMEDA
CIÓN PIEDRAS ANGULARES

ra edición: diciembre del 2019

exto: los autores de cada capítulo, 2019

sta edición: Ediciones Trea
no de Somonte / María González la Pondala, 98. nave D
somonte-Cenero. Gijón (Asturias)
35 303 801 / Fax: 985 303 712
rea.es / www.trea.es

ión editorial: Alvaro Díaz Huici
cción: Patricia Laxague Jordán
cción: Olaya González Dopazo
o original: Pandiella y Ocio
sión: Gráficas Apel
dermación: Encorrest

ISBN 978-84-17767-15-9

so en España. *Printed in Spain*

los derechos reservados. No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su
oración a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio,
e electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo
rito de Ediciones Trea, S. L.

itorial, a los efectos previstos en el artículo 32.1 párrafo segundo del vigente TRLPI, se opone
amente a que cualquiera de las páginas de esta obra o partes de ella sean utilizadas para la
ción de resúmenes de prensa.

ier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra
uede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley.
a prensa (Centro Español de Derechos Proprietarios) el momento de su publicación o transformación a la ley.

Índice

Presentación.....	9
ÁNGEL G. GORDO MOLINA	
A modo de introducción: al-Andalus y el Mediterráneo; circulaciones y conexiones.....	13
DIEGO MELO CARRASCO Y MIGUEL ÁNGEL MANZANO RODRÍGUEZ	
Reflexiones en torno al supuesto desarraigo de la noción de guerra santa en al-Andalus: un estudio a través de diccionarios biográficos (ss. X-XI).....	23
JAVIER ALBARRÁN	
Trascendiendo el tiempo y el espacio. La autoridad doctrinal de Ibn Ḥabīb y las <i>Maḡāhib al-ḥukkām</i> del jurista ceutí Muḥammad B. 'Iyād.....	41
MARÍA ARCAS CAMPOY	
De una a otra orilla. Un ejemplo de debate jurídico en el Occidente islámico medieval: los derechos económicos de la mujer.....	55
ALFONSO CARMONA	
Las uniones interreligiosas en al-Andalus: práctica matrimonial y construcción de identidades múltiples.....	69
MARÍA DE LA PAZ ESTEVEZ	
De una a otra orilla: contactos comerciales entre al-Andalus y el Magreb.....	83
ADELA FÁBREGAS	
De continuidades en el paisaje humano magrebí: el caso de los <i>Lawāta</i>	99

ento que permitió a sus protagonistas deslizarse entre los mundos mu-
y cristiano, adaptándose a uno y otro con relativa soltura. En este caso,
s, debe considerarse que aquellas identidades fragmentadas actuaban en
co de usos relativamente comunes, lo que será un elemento esencial para
ur el alcance de las pervivencias e innovaciones en el entramado social
í.

De una a otra orilla: contactos comerciales entre al-Andalus y el Magreb

ADELA FÁBREGAS

Universidad de Granada (España)

La historia de los intercambios comerciales entre al-Andalus y el Magreb está aún por completar, tanto en sus fases más tempranas como sobre todo, curiosamente, en los momentos más avanzados. La cuestión sigue siendo por el momento extraordinariamente difícil de abordar, a pesar de la larga trayectoria de contactos e intercambios económicos que ya sabemos que mantuvieron las dos orillas, a pesar del peso que esta relación pudo tener en el desarrollo de las diferentes economías regionales y en la consolidación de sistemas amplios y complejos, cruciales ya no solo en la evolución de los espacios mediterráneos islámicos, sino de toda la economía de Occidente a lo largo de la Edad Media.

Es difícil de tratar porque faltan informaciones para hacerlo, fuentes escritas, puramente descriptivas, y mucho menos registros seriados de documentación que delaten a los protagonistas directos de estos intercambios y la naturaleza de sus actividades.

En cuanto a los testimonios materiales de esta actividad, hay que recordar que, por el momento, la arqueología del comercio en el Mediterráneo no ha alcanzado un nivel de desarrollo que permita seguir tendencias y dinámicas. Y que si, para otras épocas, como la tardoantigüedad, y espacios, como el italiano, se nos muestran ya prometedores avances, en el caso de los contactos entre las dos orillas musulmanas del Mediterráneo occidental queda prácticamente todo por hacer.

Aun así, conocemos ya algo acerca de la complejidad de estos intercambios, multiformes, que se desarrollan a diferentes niveles, que acogen ámbitos de actuación también diversos, que mantienen una continuidad en el tiempo y una estabilidad que seguramente permitiría su afianzamiento. Ya sabemos, por ejemplo, que aun sin llegar a protagonizar momentos brillantes del comercio mediterráneo, sí que fueron absolutamente fundamentales para el desarrollo de estas áreas, mostrando una vitalidad y dinamismo perfectamente equiparable a lo que pudo ocurrir en otros espacios.

seguramente alargaría demasiado la lectura, pero sí mostrar las que a nuestro entender se revelan como líneas de desarrollo importantes en el tema, por el momento.

LOS PRIMEROS CONTACTOS

El relato de las relaciones comerciales entre al-Andalus y el norte de África se inicia bien pronto. Concretamente a partir del último cuarto del siglo IX, si atendemos al testimonio de al-Bakri acerca de la fundación de Tenés la Nueva a manos de marinos posteriormente desplazados a al-Andalus, donde podrían haber tenido cierto protagonismo también en la fundación de la tempranísima ciudad de Pechina.¹ Los contactos entre ambas orillas son lógicos, teniendo en cuenta la distancia que las separa y la tradición de un mar siempre en movimiento. Existirían rutas ya constituidas en ese momento, destacando en particular la conexión entre Túnez y las costas de Šarq al-Andalus, a las que se llegaría bordeando el litoral norteafricano hasta Tenés, separada de la ribera andalusí por escasas horas de navegación. Ya qūbī describía esta ruta como una de las más notables en Occidente y subrayaba los contactos entre las gentes del mar de Tenés y Pechina. La vía marítima adquiriría un valor comercial notable bien pronto, ya delatado por los famosos registros cerámicos de los pecios encontrados en las costas del sur de Francia, para los que análisis arqueométricos delatan un origen andalusí, pero también del norte de África.² Así que a principios del siglo X, como muy tarde, que es la fecha en que se datan dichos hallazgos, tenemos rutas comerciales que conectan puertos magrebíes y andalusíes y que tienen una proyección ya de medio alcance que lleva esas embarcaciones hasta las playas septentrionales del Mediterráneo. Esto no implica necesariamente a existencia en esos momentos de una red de comercio constituida de manera estable entre los países del Islam occidental y el Occidente cristiano, tal y como visaba en su momento Philippe Sénac,³ pero sí que puede mostrar un dinamismo

en los contactos e intercambios entre las dos orillas del Estrecho en esta época,⁴ que se iría acentuado a lo largo del siglo si atendemos al aumento de la circulación monetaria entre al-Andalus y el Magreb.⁵ No son pruebas concluyentes en ningún caso de una actividad mercantil muy desarrollada, pero hay que tenerlas en cuenta. De hecho, se ha apuntado la posibilidad de que la iniciativa comercial contara en el éxito del impulso de nuevos asentamientos litorales como Pechina, marcada desde el primer momento prácticamente por una sólida componente industrial, con producción textil, cerámica y de vidrio atestigüada.⁶ Y no parece que fuera un caso aislado, llegando a poderse constituir incluso redes de asentamientos, a partir de la colonización de espacios costeros, tanto en las costas magrebíes como andalusíes, impulsados por poblaciones ajenas al lugar (andalusíes, en el caso magrebí de Tenés la Nueva, Orán o Asila, según, de nuevo, Al-Bakri)⁷ con un fuerte componente mercantil⁸ y tendencias religiosas particulares. Estas últimas pudieron ser decisivas en el caso magrebí, hasta el punto de asociar la construcción de *ribāt*-s con espacios de comercio, fueran estos puertos, mercados permanentes o estacionales (ferias).⁹

Este temprano dinamismo desde luego sustenta la imagen que nos ofrecen autores como al-Bakri e Ibn Hawqal, a partir de los cuales Tadeusz Lewicki hizo un primer intento de reconstrucción de las rutas marítimas de conexión entre ambas orillas,¹⁰ más tarde completada por los datos ofrecidos por Gozalbes Cravioto.¹¹ Y aunque se reconocía la escasez de datos en torno a las mismas y la consecuente dificultad para recomponer estas vías de tráfico, sobre todo en relación a las conexiones con el Mediterráneo oriental, ofrecían ya un cuadro en el que los contactos entre

¹ Mostapha Taber: «Les rapports socio-économiques entre al-Andalus et le Magrib al-Aqsa aux X^e et XI^e siècles», en Sénac (ed.): *Le Maghreb, al-Andalus...*, o. cit., pp. 183-199.

² Carolina Doménech: «Fatimies y taifas: la moneda de oro fatimí en al-Andalus», *Al-Qantara*, núm. xxxvii (2016), pp. 199-232; Sebastien Gasc: «La numismática de ambas orillas. Monedas y circulación monetaria en torno al mar de Alborán (finales del VII-XI)», en Bilal Sarr (ed.): *Alborán. Poblamiento e intercambios en las zonas costeras de al-Andalus y el Magreb*, Granada, 2018, pp. 342-359.

³ Manuel Ación, F. Castillo y R. Martínez: «Excavaciones de un barrio artesanal de Bayyana (Pechina. Almena), *Archeologie Islamique*, núm. I (1990), pp. 147-168.

⁴ Al-Bakri: *Kitāb al-masālik wa l-mamālik...*, o. cit., p. 220 de la trad.

⁵ Pierre Guichard: «Actividad marítima y poblamiento», en *Al-Andalus y el Mediterráneo*, Granada, 1995, pp. 37-46.

⁶ Estructuras que en todo caso aparecen despojadas o aminoradas de su función militar tradicionalmente reconocida, otorgándoseles una interesante centralidad como espacios de comercio y ejes de una futura urbanización. Patrice Cressier: «De un *ribāt* a otro. Una hipótesis sobre los *ribāt*-s del Magrib al-Aqsa (siglo IX-inicios del siglo XI)», en Rafael Azuar (coord.): *Fouilles de la ribāta de Guardamar. I. El *ribāt* califal, excavaciones e investigations (1984-1992)*, Madrid, 2004, pp. 203-219.

⁷ Tadeusz Lewicki: «Les voies maritimes de la Méditerranée dans le Haut Moyen Âge après les sources arabes», en *La navigazione mediterranea nell'alto Medioevo. XXV Settimane di Studio del Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo*, Spoleto, 1977, pp. 439-469, esp. 458 y ss.

⁸ Enrique Gozalbes: «Algunos datos sobre el comercio entre al-Andalus y el norte de África en la época omeya (I): los puertos de contacto», *Shariq Al-Andalus*, núm. 8 (1991), pp. 25-42.

¹ «Cette ville s'appelle Ténès la Neuve. [...] Celle-ci fut bâtie en l'an 262 (875-876 de J. C.) par les marins de Andalousie [bande d'aventuriers] [...]. Elle fut peuplée par deux colonies andalousiennes, dont l'une était venue d'El Bira (Elvira), et l'autre de Todmir (Murcie). [...] Les marins dont nous venons de parler avaient l'habitude, en allant l'Espagne, d'aller passer l'hiver dans le port de Ténès. [...] À l'entrée du printemps ils tombèrent tous malades, et les Andalous, jugeant la localité malsaine, remontèrent dans leurs navires, sous le prétexte d'aller chercher cette ville». Al-Bakri: *Kitāb al-masālik wa l-mamālik*, ed. y trad. de Mac Guckin de Slane: *Description de l'Afrique septentrionale*, Argel, 1911-1913, 2 vols., pp. 128-129 de la trad.

² Catherine Richarté y otros: «Céramiques et marchandises transportées le long des côtes provençales, témoignages des échanges commerciaux entre le domaine islamique et l'Occident des IX^e-X^e siècles», en Catherine Richarté, P. Gayraud y J. M. Poisson: *Héritages arabo-islamiques dans l'Europe méditerranéenne*, Paris, 2015, pp. 209-227.

³ Philippe Sénac: «Le Maghreb al-Aqsa et l'Occident chrétien», en Philippe Sénac (ed.): *Le Maghreb, al-Andalus et la Méditerranée occidentale (VIII-XIII^e siècles)*, Toulouse, 2007, pp. 19-36.

ambas orillas eran fluidos y bien conocidos, los puertos numerosos, conformando una imagen del litoral, mediterráneo y atlántico,¹² absolutamente abierta al mar en un espacio que, en más de una ocasión, sobre todo cuando lo tratan observadores externos, llegaría incluso a ser percibido como un espacio único.

Sabemos que estas salidas marítimas tendrían derivaciones interiores que se desarrollaron a la vez que se fueron consolidando estos puertos que se sucedían a un lado (Alhucemas, Marsá Karaṭ y Tarf Harak, ambos dependientes de Nakūr, Melilla, Marsá ʿArāwa, Marsá ʿAyrūd, Marsá Tirmāna, Aršqūl, puerto de Tremecén, Marsá l-māʾ l-Madfun, Marsá ʿAyn Farrūy, Qaṣr l-Fulūs, Marsá Magīla, Tenés y Argel) y a otro (Málaga, Vélez-Málaga, Jete, Almuñécar, Salobreña, Dalías, Pechina, Cabo de Gata, Cartagena, Águilas, Santa Pola, Alicante, Denia y Peñíscola) del Mediterráneo y los contactos marítimos entre ellos. De hecho, parece que la conformación de la estructura mercantil del interior determinaría la preeminencia de unos puertos sobre otros. Así, por ejemplo, se sabe que la importancia de los núcleos marítimos magrebíes como áreas de intercambio estaría condicionada por la posible desviación de itinerarios que comunicaban el África subsahariana con los ámbitos atlántico y mediterráneo a través de las rutas caravaneras. Fez y Marrakech, sobre todo a partir del siglo XII, pudieron constituir los límites meridionales de la penetración de mercaderes andalusíes, que no de su esfera de intercambios, ya que se sabe que los artículos andalusíes llegaron hasta Sudán Occidental.¹³ De todos modos, insisto, al menos en el caso de los andalusíes, su presencia y actividad se circunscribiría a las zonas costeras, donde se encontrarían con mercaderes de otros lugares, no llegando nunca a penetrar, y mucho menos a controlar las rutas caravaneras hacia el interior, ya definidas en torno al siglo IX. Su actuación se limitaría a abastecerse de unos productos ofrecidos allí por un sector mercantil indígena muy activo, que tenían en el control de esas rutas caravaneras su principal actividad en casos como el referido por Idrīsī para Agmāt.¹⁴

Lo que sí parece desgraciadamente imposible de conocer por el momento es hasta qué punto esta dinámica de intercambios se puede concretar en una estructura de comercio bien articulada y estable. No se debe excluir la constitución tem-

¹² Christophe Picard: *Le Côtier Atlantique mustabhan. 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)*, Paris, 1997.

¹³ Hablamos por supuesto de las conocidas estelas funerarias de Gao, destinadas a tumbas reales en los siglos III-XIII y en las que tanto las fórmulas como la caligrafía utilizada indicaban a Sauvaget su procedencia andalusí, luterriense, para ser más exactos. Jean Sauvaget: «Les épitaphes royales de Gao», *al-Andalus*, núm. XIV (1949), p. 123-141.

¹⁴ «Les habitants d'Agmāt sont des Hawwāra [...]. Ils sont riches et ce sont des commerçants à l'aise. Ils seendent dans le pays des Noirs avec un grand nombre de chameaux chargés de tonneaux de trésors». Recogido en Christophe Picard: «Berbers du Maghreb al-Aqsa et mise en valeur économique d'après les géographes arabes», en unliese Nef y Elise Voguet: *La légitimation du pouvoir au Maghreb médiéval*, Madrid, 2011, pp. 11-34, esp. 28 y ss.

prana de un cuerpo mercantil de origen local dotado de una cierta movilidad y actuando en un ámbito que superara el estricto marco de la región. En ese sentido, no podemos dejar de recordar de nuevo la presencia de mercaderes andalusíes en diversos puertos y mercados magrebíes transmitida por estos autores tempranos,¹⁵ que incluso, a decir de Ibn ʿIḍrī y de al-Idrīsī, llegarían con sus propios barcos, así como de negociantes magrebíes en tierras de al-Andalus durante el verano para comprar aceite, seda, lino y mineral.¹⁶

Pero lo cierto, no obstante, es que quienes han tratado el asunto parecen estar de acuerdo en que en principio el protagonismo de las actividades comerciales en ambas orillas podría atribuirse fundamentalmente a individuos alóctonos. Los más tempranos ejemplos de asociaciones mercantiles activas en territorio andalusí y que cubren ámbitos de actuación amplios son responsabilidad de mercaderes extranjeros, cuyas trazas guarda el famoso archivo de la Genizá de El Cairo.¹⁷ Esos documentos, cartas y contratos muestran los intercambios que mantenían desde el siglo X los judíos residentes en El Cairo con mercaderes del norte de África, Sicilia y al-Andalus. Es así como conocemos las primeras asociaciones mercantiles que soportarían el tráfico marítimo internacional de larga distancia, con acuerdos entre comerciantes sedentarios y viajeros que hacen pensar a autores como Epstein en posibles precedentes orientales de las conocidas fórmulas contractuales de *comenda* vigentes en los negocios occidentales.¹⁸ En estas primeras asociaciones se vieron implicadas las costas andalusíes, concretamente Almería. Se trata de acuerdos comerciales firmados en la ciudad, estrechamente relacionados con esta, por tanto, entre mercaderes egipcios y magrebíes en la primera mitad del siglo XII.¹⁹ En algunas ocasiones incluyen a un socio almeriense, como es el caso más conocido por la carta enviada en 1141 por un mercader de Fes a su socio de Almería con instrucciones diversas.²⁰ Dado que en estos momentos priman las líneas de navegación de cabotaje, las embarcaciones en su camino hacia Oriente optaron por

¹⁵ Taher: «Les rapports socio-économiques...», o. cit., pp. 196-197.

¹⁶ Ibn Hayyān: *Crónica de los emires Alhakam I y Abalarrahman II entre los años 796 y 847 (Al-Muqtabis II-I)*, trad., n. e. ind. de Mahmud Makki y Federico Corriente, Zaragoza, 2001, p. 180.

¹⁷ Los trabajos más desarrollados en torno a este conjunto documental presentados en su momento por S. D. Goitein: *A Mediterranean society. The jewish communities of the world as portrayed in the documents of the Cairo Geniza. Vol. I. Economic foundations*, Berkeley: University of California, 1999, tuvieron una aplicación particular en el conocimiento del comercio andalusí por parte de Olivia Remie Constable: *Comercio y comerciantes en la España musulmana. La reordenación comercial de la península ibérica del 900 al 1500*, Barcelona: Omega, 1997, que no podemos eludir. No obstante, queda aún un importante trabajo que hacer sobre esta documentación con relación a al-Andalus.

¹⁸ Steven A. Epstein: *An economic and social history of Later Medieval Europe, 1000-1500*, Cambridge, 2009, p. 84.

¹⁹ Mordechai Friedman: «An indian trader's partnership in Almeria (1139)», *Sefarad*, núm. 76-1 (2016), pp. 75-96.

²⁰ S. D. Goitein: *Letters of medieval jewish traders*, Princeton, 1973, pp. 264-268.

redar las costas magrebíes hasta Túnez y de allí continuar hacia Alejandría. La vital magrebí pudo convertirse en estos momentos en un espacio de aprovisionamiento de especias orientales que llegarían a los mercados de al-Andalus. En todo caso, nuestro territorio participa de rutas alternativas y ajenas a la gran plataforma magrebí, que conectarían directamente los puertos peninsulares (Denia, Almería, Illa) con Alejandría, principal mercado de intercambio internacional de la seda, rípoli, sin olvidar la posibilidad siempre de efectuar escalas en Ifriqiyya o Sicilia. Lo ello contribuyó al desarrollo temprano de industrias como la textil, ya mencionada por al-'Udrī en el siglo IX, cuando describía la cora de Ilbira ya como centro productivo de bienes vinculados al comercio, con una producción destacable de seda y materias tintóreas asociadas, como el cártamo o alazor, de mineral y de sílice.²³ Esa importante producción sedera se vería confirmada por otros geógrafos como al-Istajrī²⁴ o al-Bakrī, refiriéndose concretamente a Sierra Nevada, donde «hay grandes especies de frutos maravillosos, y en sus pueblos se encuentra la seda de mejor calidad, y lino que aventaja al lino del Fayyum».²⁵ Posiblemente tendría un origen internacional. Ibn Hawqal anunciaba la existencia de una producción de sedas destinadas a Egipto. También sabemos que se vendía seda andalusí en Tinnis, zona situada al este del Nilo y frecuentada por mercaderes asiáticos hacia 1075. El mismo autor también señala la existencia de lino elaborado en Pechina y exportado a Egipto y Yemen.²⁶

ESTADO COMO IMPULSOR DE LOS INTERCAMBIOS

parecen acertadas las conclusiones a que Christophe Picard llegaba hace años respecto a la estructura mercantil andalusí en estos primeros siglos.²⁷ Según este autor, su principal característica es el dinamismo de las grandes ciudades, impulsado desde el poder y auspiciado por las clases dirigentes vinculadas al comercio. Un ejemplo lo tenemos en la misma Granada ziri, donde personajes de la talla de Nagrela, que es uno de los pocos judíos granadinos que aparecen reflejados

²³ Manuel Sánchez Martínez: «La cora de Ilbira (Granada y Almería) en los siglos X y XI, según al-'Udrī (1003-1008)», *Cuadernos de Historia del Islam*, núm. 7 (1976), pp. 5-82, esp. 24.

²⁴ No hemos podido consultar el texto original. Remitimos a la breve información que ofrece sobre este autor many Bolufer: «La geografía de la península ibérica en los escritores árabes», *Revista del Centro de Estudios Árabes de Granada y su Reino*, núm. IX (1919), pp. 109-172, esp. 122-127.

²⁵ Abū 'Ubayd al-Bakrī: *Geografía de España (Kitāb al-masālik wa-l-mamālik)*. Introd., trad., notas e índices de Iñigo Vidal Beltrán, Zaragoza, 1982, pp. 23-24.

²⁶ Ibn Hawqal: *Kitāb al-masālik*. Trad. Amari Michele: *Biblioteca Arabo-Sicula. Raccolta di testi arabici che concernono la geografia, la storia, la biografia e la bibliografia della Sicilia*, Turin-Roma 1880.

²⁷ Christophe Picard: *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Âge, VIII-XIII siècles*, Paris, 1997.

en las cartas de la Genizá, en este caso debido a su relevancia política, ejerció en algún momento el oficio de comerciante.²⁶ Observaba además dos sectores comerciales: el occidental se desarrolló gracias a una agricultura próspera que surtiría la demanda magrebí, la del resto de al-Andalus y, desde el siglo XII, de la Europa cristiana. El oriental, más conectado directamente con el poder central, desarrollaba facetas artesanales y un comercio de lujo quizá ligado a los vínculos comerciales que mantenía con Oriente, además, por supuesto, de su carácter de intermediarios de artículos de lujo de Oriente y oro y esclavos a países cristianos. Por lo demás, parecía establecerse una suerte de complementariedad en los intercambios entre al-Andalus y el Magreb: si la importación de grano desde Tenés, Tlemecén y las llanuras atlánticas marroquíes era destacable, la balanza comercial se equilibraba con una exportación de aceite, higos, azafrán, seda y, por supuesto, cerámica, tanto común como de lujo.

Más allá de constatar de nuevo la falta de estudios que nos lleven a superar las meras generalidades, me interesaría destacar brevemente la importancia del papel que pareció asumir el poder político en estos primeros momentos. Por supuesto, ello no significa que el comercio fuera una actividad asumida por el poder, pero sí que se detectan esfuerzos importantes de impulso, sostenimiento e incluso participación directa en el mismo.

Hace años Lucie Bolens sugería que fueron los mismos reyes taifas los que pudieron estimular la producción agrícola o, mejor dicho, ciertos sectores de la producción agrícola vinculados con salidas especulativas.²⁷ Las escuelas agronómicas, relacionadas con los entornos palatinos de estas pequeñas cortes, desarrollaron conocimientos y técnicas vinculados a cultivos conocidos e introducidos en la península ibérica gracias a la cultura agrícola islámica.²⁸ En la taifa de Almería, por ejemplo, al-'Udrī nos recuerda la construcción de jardines reales donde tendrían lugar ejercicios de experimentación agronómica para la adaptación de nuevas plantas.²⁹

El interés por controlar fiscalmente esta actividad, que ya se detectaba claramente en épocas anteriores, puede subyacer también en el fuerte crecimiento del comercio en época almohade. En ese sentido, no dejamos pasar la aguda observación de Remie Constable acerca de una restricción de espacios portuarios de contacto entre

²⁶ Remie Constable: *Comercio y comerciantes...*, o. cit., p. 106.

²⁷ Lucie Bolens: *Agrónomos andaluzes de la Edad Media*, Granada, 1994, p. 27.

²⁸ Andrew M. Watson: *Innovaciones en la agricultura en los primeros tiempos del mundo islámico: difusión de los distintos cultivos y técnicas agrícolas del año 700 al 1100*, Granada, 1998.

²⁹ «En las afueras de Almería Al-Mu'tasim construyó un parque de artística traza con palacios de peregrina factura. En dicho parque, y además de las vulgarmente conocidas, se cultivan plantas exóticas como la banana, en sus diversas especies, y la caña de azúcar». Sánchez Martínez: «La cora de Ilbira...», o. cit., p. 45.

al-Andalus (Denia, Almería, Algeciras, Tarifa) y el norte de África (Ceuta, Orán, Argel, Mahdiya, más tarde desplazados claramente por la hegemonía de Túnez), apreciada a través de la comparación de los datos ofrecidos al respecto por Ibn Hawqal e Idrisi. En modo alguno esa restricción de puntos de contacto supuso una disminución de las dinámicas de intercambio. Todo lo contrario. Lo que sí parece mostrar a su juicio es, entre otras cosas, un esfuerzo de organización fiscal de esos espacios de intercambio, aprovechando de esa manera en su favor una dinámica de crecimiento comercial que parecía imparable.³⁰

El Majzen almohade pudo crear un entorno propicio, estimulando el comercio a través de acuerdos comerciales con otros espacios del entorno, controlando la producción monetaria, protegiendo y regulando el funcionamiento de los espacios de comercio e incluso participando directamente en la producción de bienes agrícolas comercializables.³¹ Sea como fuere, lo cierto es que la época almohade es una época de gran crecimiento comercial, detectado a diversos niveles productivos, agrícolas³² e industriales,³³ pero cuyo desarrollo queda en gran medida aún por entender.

Los siglos XII y XIII estaban destinados a dar grandes momentos al comercio islámico occidental. Sin embargo, fueron también los tiempos en que hacía acto de presencia definitivamente un nuevo y poderoso protagonista: los latinos despertaban al mundo de los negocios. Y lo hacían en estos primeros momentos con una fuerza calificable casi de violenta.

UNA RED AMPLIA Y COMPLEJA

Cuando Remie Constable hablaba de un nuevo ritmo a partir del siglo XII en el Mediterráneo occidental,³⁴ se refería fundamentalmente a la entrada en la escena mercantil de esta parte del Mediterráneo de los hombres de negocios latinos. Una entrada capaz de modificar, quizá definitivamente, los antiguos equilibrios regionales e impulsar nuevas tendencias de desarrollo mercantil. De su mano, el Mediterráneo occidental de finales de la Edad Media se convirtió en un espacio

absolutamente activo, en el que los intercambios locales y regionales coincidían e interactuaban con grandes rutas internacionales que no solo abarcaban largas distancias, que alcanzarían el norte de Europa afrontando ya la travesía atlántica, sino, sobre todo, que implicaban unos sistemas de negocios complejos que anunciaban ya el gran salto precapitalista.

La dinámica económica interna de la sociedad feudal había entrado en una fase de aceleración a partir del siglo XII y una de sus manifestaciones y desarrollos más espectaculares tuvo que ver con la expansión de las ciudades-república italianas, que tendrían como motor económico la actividad comercial. Serían las grandes protagonistas de lo que Roberto S. López denominó felizmente «revolución comercial»³⁵ un momento en el que confluían cambios profundos en las formas de circulación de bienes, aumento de consumo de algunos de ellos y consolidación del uso del dinero y de técnicas mercantiles novedosas, que sustentarían la aparición de las primeras formas de capitalismo, vinculadas, precisamente, al comercio.³⁶

Este largo proceso evolutivo trajo como consecuencia última la sustitución en los antiguos ejes de intercambio y dinamización económica del Mediterráneo, situados en las riberas meridionales y adscritos a la órbita islámica, hasta entonces controlados por ellos mismos, por las nuevas potencias emergentes de la fachada septentrional cristiano-feudal.

Por supuesto, todo ello alcanzó también nuestros territorios, que incorporaban de manera progresiva, y no sin tensiones, novedades importantes a sus estructuras productivas.³⁷ También desarrollaron nuevos sistemas de intercambio y comunicaciones entre ambas orillas, que no hicieron otra cosa que estimular la faceta comercial de estos territorios, fuertemente impulsada desde luego a partir de la apertura del estrecho de Gibraltar a la navegación comercial.³⁸

Así pues, no se puede hablar de los contactos entre estas dos tierras a finales de la Edad Media sin aludir, aunque sea brevemente, a la presencia y actividad en la zona de las potencias mercantiles italianas. Y aunque podemos encontrar sus ini-

³⁰ Roberto S. López: *The commercial revolution of the Middle Ages, 950-1350*. Cambridge, 1976; Peter Spufford: *Power and profit. The merchant in medieval Europe*. Londres, 2002.

³¹ *Ib.*

³² No es el momento de abordar esta compleja cuestión, pero quisiera recordar el impacto que pudo tener la introducción de ciertas prácticas productivas vinculadas directamente a la especulación comercial, como la de seda o azúcar de caña, en la economía de estos territorios. Adela Fábregas: *Producción y comercio de azúcar en el Mediterráneo medieval. El ejemplo del reino de Granada*, Granada, 2000; *id.*, «Commercial crop or plantation system? Sugar cane production from the Mediterranean to the Atlantic», en Thomas Glick y otros (eds): *From al-Andalus to the Americas (13th-17th centuries)*. *Destruction and construction of societies*, Leiden, 2018, pp. 301-331; Mohamed Ouertelli: *Le sucre. Production, commercialisation et usages dans la Méditerranée médiévale*, Leiden, 2008.

³³ Pinuccia F. Simbula: «Apertura de las rutas comerciales de las flotas italianas hacia el Atlántico», en Antonio Malpica (ed.): *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*, Granada, 2001, pp. 209-258.

³⁴ Remie Constable: *Comercio y comerciantes...*, o. cit., p. 38.

³⁵ Amira K. Bennison: *The abnorravid and almohad empires*, Edimburgo, 2016, pp. 209-220.

³⁶ Antonio Malpica: «El tráfico comercial en el mundo mediterráneo occidental en la fine del Medioevo: el regno di Granadas», en Paolo Alberini (ed.): *Aspetti ed attualità del potere marittimo in Mediterraneo nei secoli XII-XVI*, Roma, 1999, pp. 351-381.

³⁷ Alberto García Porras: «Caracterización de una producción cerámica "comercializable". La cerámica almohade», en Nuno Ferreira Bicho (ed.): *A ocupação islâmica da península ibérica. Actas do IV Congresso de Arqueologia Peninsular*, Faro, 2008, pp. 139-155.

³⁸ Remie Constable: *Comercio y comerciantes...*, o. cit.

cios ya en el siglo x con la entrada de Amalfi en el panorama mediterráneo, según nos cuentan las famosas cartas de la Genizá, lo cierto es que, para el área que nos interesa, el protagonismo ha de darse, una vez desplazada la competencia de Pisa, a Génova, casi enteramente, aunque por supuesto no de manera exclusiva.³⁹

La clave del desarrollo de imperios económicos como el genovés entre los siglos XII y XV fue el uso y control de un complejo sistema de rutas comerciales, una red de puertos, principalmente, y con ellos sus áreas productivas adscritas.⁴⁰ Un uso y control que debería realizarse en las mejores condiciones posibles de beneficio y hegemonía, incluso. Sus objetivos abarcarían tanto el comercio oriental como el occidental. En principio surgirían y trabajarían de manera separada, pero progresivamente irían acercándose estos dos espacios, interactuando y por fin uniéndose en una sola gran ruta, del Mediterráneo al Atlántico. Así es como se fue construyendo un imperio genovés de carácter prevalentemente económico, que se abrió primero a Occidente (a principios del XI estarían ya en Córcega y Cerdeña, y a finales de siglo los encontramos en Túnez y al-Andalus), aunque su verdadero despegue tuvo lugar en Oriente, impulsados por el movimiento cruzado.

Efectivamente, su estrategia de penetración mercantil en estos mercados vino marcada en buena parte de sus primeros desarrollos por la agresividad. En este sentido, el discurso de la cruzada supuso para Génova un buen recurso como vía de presión bélica previa al establecimiento de alianzas mercantiles.⁴¹ El argumento de la cruzada, como reacción de defensa de una cristiandad que estaba en peligro ante el empuje del infiel, supuso un apoyo ideológico inestimable a la hora de justificar la violencia sobre espacios socioculturales ajenos.

Esa estrategia se planteó también como una de las primeras opciones en el Occidente islámico, aunque con un éxito bastante irregular. La entrada de Génova en los mercados islámicos, magrebíes y andalusíes vino precedida en más de una ocasión por un ataque revestido de la ideología cruzada. Los ataques a enclaves marítimos del Mediterráneo occidental musulmán se sucedieron entre 1080 y 1147 y tuvieron

³⁹ Recientemente se ha dado a conocer un estudio recopilatorio sobre la cuestión. Raúl González Arévalo: «Presencias, interacciones y mutaciones italianas en el mar de Alborán (siglos XII-XV). Algunas reflexiones desde la historiografía», en Sarr (ed.): *Alborán...*, o. cit., pp. 361-410.

⁴⁰ Giovanna Petti Balbi: *Negoziare fuori patria. Nazioni e genovesi in età medievale*. Bolonia: CLUEB, 2005; Enrico Basso: *Inscindimenti e commercio nel Mediterraneo bassomedievale. I mercanti genovesi dal mar Nero all'Adriatico*. Turin, 2008.

⁴¹ Algo que explicaba tan breve como magistralmente Miquel Barceló: «La violència precedeix al comerç, el força i l'obre. [...] Però l'estratègia genovesa tenia un dissenyi superior; aconseguir acaparar del tot o en gran part el tràfic de mercaderies entre l'orient musulmà i l'occident musulmà, tot substituint el vaivells musulmans. En gran mesura ho aconseguiren atès que oferien la seguretat de no ser atacats, naturalment per ells mateixos. Miquel Barceló: «Expedicions militars i projectes d'atac contra les Illes Orientals d'al-Andalus (al-Jazir al-Sharqiya li-l-andalus) abans de la conquesta catalana (1229)», en *Sobre Mayurqa*, Palma, 1984, p. 65.

algunos de sus hitos principales en la agresión pisana de 1087 sobre Mahdiya, la primera agresión de Génova en 1092/1093 sobre Tortosa, el asalto genovés de 1136/1137 sobre Bugía y de nuevo en 1147 sobre Tortosa y Almería.⁴²

Más tarde, el fracaso de esta estrategia, sobre todo en Occidente, obligó a emprender otras fórmulas de control, que contemplarían actuaciones más pacíficas y que darían lugar a lo que Petti Balbi bautizó como «política de alhóndigas»,⁴³ que no era más que el establecimiento de acuerdos diplomáticos y comerciales entre Génova y las autoridades locales, con el objetivo casi exclusivo de defender los intereses privados de sus connacionales y amparar legalmente su presencia. No sería una estrategia exclusiva de la iniciativa genovesa, pero sí que fue muy bien aprovechada por los ligures para su penetración comercial en áreas de Occidente, sobre todo a partir de 1160.⁴⁴ La política de implantación de comunidades mercantiles genovesas a través de la creación de instituciones oficiales, como los consulados y los *fanādiq*, se hizo de la manera más sistemática posible, consolidando su presencia en los principales puertos y mercados mediterráneos. Sobre ellas cada comunidad de mercaderes asentados en un espacio determinado pudo sustentar su trabajo. En el caso de las costas peninsulares aún andalusíes, adscritas desde 1238 a la órbita nazarí, esa política de acuerdos de paz y comercio fue una realidad desde bien pronto, sucediéndose, a partir de 1279, en el caso de Génova,⁴⁵ y más adelante con la Corona de Aragón⁴⁶ e incluso, de manera algo menos afortunada al parecer, con Venecia durante el siglo XV.⁴⁷ Todo ello contribuiría decisivamente a la creación de una red mercantil cristiana amplia y muy bien organizada, a ambos lados del Estrecho.⁴⁸

Los protagonistas del movimiento comercial que se desarrollaría en estas aguas a mayor escala serían mayoritariamente cristianos,⁴⁹ incluso los medios de trans-

⁴² Caffaro. *Storia della presa di Almería e Tortosa (1147-1149)*, ed. de Marina Montesano, Génova, 2002; Adela Fábregas: «Almería en el sistema de comercio de las repúblicas italianas», en *Actas de las II Jornadas Técnicas de la Alcazaba de Almería*, Almería, 2007, pp. 136-159.

⁴³ Giovanna Petti Balbi: *Una città e il suo mare. Genova nel Medioevo*. Bolonia, 1991; id., *Negoziare fuori patria...*, o. cit.

⁴⁴ Pasquale Lisciandrelli: *Trattati e negoziazioni politiche delle repubbliche di Genova (958-1797)*. Génova, 1960; Geo Pitarino y Blanca Gari: «Un trattato fra la repubblica di Genova e il regno moresco di Granada sulla fine del Quattrocento», en *La storia dei genovesi*, vol. x, Génova, 1990, pp. 395-412; Blanca Gari: «Génova y Granada en el siglo XIII: los acuerdos de 1279 y 1298», *Saggi e Documenti*, núm. VI (1985), pp. 175-206.

⁴⁵ Roser Salicrú: «¿Repensando Granada? Presencia y penetración diferencial cristiana en el sultanato nazarí en la Baja Edad Media», en Simoneta Cavaciocchi (ed.): *Atti XXXVII Settimana di Studio «Relazioni economiche tra Europa e mondo islamico. Sec. XIII-XVIII»*, Florencia, 2007, pp. 135-146.

⁴⁶ Adela Fábregas: «Acercamientos y acuerdos comerciales entre Granada y Venecia al filo de 1400», *Anuario de Estudios Medievales*, núm. 40 (2010), pp. 643-664.

⁴⁷ La bibliografía relativa a la cuestión es extensísima en todos los casos, Génova, Pisa, Venecia, Corona de Aragón, fruto de una sólida tradición historiográfica en todos los casos, excediendo con mucho el objetivo de este trabajo, por lo que evitamos entrar en la cuestión.

⁴⁸ Raúl González Arévalo: «Acordes y desacuerdos. Navegación y comercio de las galeras mercantiles de

porte que utilizarían los mercaderes musulmanes en sus negocios serían muchos de ellos cristianos. Por supuesto, eran medios de transporte dedicados a cubrir las necesidades de los grandes sistemas de negocios controlados por estos mercaderes cristianos. Pero no eran de uso exclusivo de ellos. Una de las pocas cosas que sabemos hasta el momento acerca del comercio nazarí con el Magreb, del comercio llevado a cabo directamente por mercaderes nazaríes en el Magreb, es que pudieron recurrir con una cierta asiduidad a embarcaciones occidentales para cruzar sus mercancías a la otra orilla, aprovechando las grandes embarcaciones y rutas de navegación de gran cabotaje practicadas por los mercaderes genoveses, venecianos y catalano-aragoneses. Ejemplos de este tráfico Granada-Magreb protagonizado por mercaderes occidentales o por mercaderes nazaríes apoyados en embarcaciones occidentales salpican constantemente la bibliografía de autores dedicados en algún momento a tratar este tipo de contactos.⁵⁰ Así se iniciaría una dinámica comercial entre el Mediterráneo cristiano y el musulmán que ha llevado a hablar durante mucho tiempo de dependencia colonial de los espacios islámicos frente a la potencia económica latina, cuestión ya fuertemente matizada. Independientemente de esta cuestión, lo cierto es que no se puede negar la fuerza del componente latino en la región, que, repito, no tiene por qué implicar hegemonía o sumisión económica. A partir de estos momentos y en una tónica de acentuamiento conforme avanzaran los siglos medievales, las relaciones de al-Andalus y Magreb se verían mediatizadas y canalizadas a través de las actividades de mercaderes extranjeros.

La navegación cristiana contaría con bases de operaciones centrales, como Túnez, Orán, Almería o Málaga, espacios de concentración y organización de sus negocios, aunque en realidad su sistema de navegación se sustentaría en la zona en la denominada navegación *per costeriam*, de cabotaje, lo que implicaba un acceso a las costas mucho más flexible apoyado en un sistema de puertos menores y entrepuertos.⁵¹ Ese sistema de navegación en la práctica de viajes de estas grandes potencias comerciales del momento combinaba viajes de largo recorrido, del Mediterráneo al Atlántico, con líneas de transporte regional e interregional que mantenían esas

Venecia y Florencia en el Mediterráneo ibérico desde una perspectiva comparada», en Raúl González Arévalo (ed.): *Navegación institucional y navegación privada en el Mediterráneo medieval*, Granada, 2016, pp. 145-191; id., «Presencias, interacciones y mutaciones italianas...», o. cit.

⁵⁰ A modo de ejemplo, véase Sánchez Martínez: «Comercio nazarí», p. 82; María Dolores López Pérez: *La Corona de Aragón; Roser Salicrú: Documents*, docs. 33, 35, 61, 90, 252, 300, 301, 304, 381, 391, 422; Doiores Rodríguez Gómez: *Las riberas nazarí y del Magreb*; Adela Fábregas: «Redes de comercio y articulación portuaria en el reino nazarí de Granada», *Chronica Nova*, núm. 30 (2003-2004), pp. 69-102; id., «Actividad marítima y mercantil nazarí en el Magreb occidental: relatos de un observador portugués en el Estrecho», *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, núm. 20 (2008), pp. 151-173.

⁵¹ Antonio Málpica y Adela Fábregas: «Embarcaderos y puertos en la costa del reino de Granada», en Adela Fábregas (ed.): *Navegación y puertos en época medieval*, Granada, 2012, pp. 73-107.

grandes embarcaciones constantemente ocupadas, abaratando los costes de transporte. Así, por ejemplo, en uno de esos conocidos viajes, el reflejado en el diario privado del patrón Filippo di Negro en 1445, el trayecto general que llevaría la nave genovesa de Quito a Southampton, contemplaría paradas, más o menos oficiales, en Cádiz, Málaga, Orán, Hunayn, Túnez, Bujía y Sicilia.⁵² Este sistema contemplaba opciones de negocio abiertas a la disponibilidad y oportunidad del momento, lo que contribuiría a dinamizar enormemente el movimiento mercantil de esas áreas, aunque también podrían ser objeto de programas de actuación económica más complejos.

Con todo ello, a partir de este momento, los países del Occidente musulmán, que no dejarían de intervenir en las grandes corrientes internacionales del tráfico comercial, mantendrían una participación mucho más pasiva y mediatizada por operadores de otras nacionalidades. Pero ni mucho menos su actividad propia quedaría eliminada. Al tiempo que las grandes naves venecianas o genovesas surcaban las aguas nazaríes en dirección al Atlántico, o de vuelta de este, se cruzaban, convivían con un tráfico más pequeño, mucho más limitado en sus destinos y objetivos, pero bastante más dinámico al parecer de lo que se pudo pensar en principio. Las relaciones que mantenían entonces los territorios a ambos lados del Estrecho muestran desde luego una naturaleza distinta a las que pudieran establecer con los grandes mercados europeos. Si en estos estaban presentes con unos artículos muy determinados y merced a unos operadores comerciales bien definidos, que solo de manera excepcional son reconocibles en negociantes granadinos, en su región destaca la implicación directa del cuerpo mercantil nazarí, muy destacable en algunos de los casos. Se trata de una actividad donde sí tiene cabida, aunque no ejercida de manera exclusiva, una marina granadina, unos mercaderes musulmanes y unos patrones de intercambio diferentes a la mera exportación de muy pocos y muy demandados productos. En todo caso, este sí es un tema en el que queda aún muchísimo por conocer. Con una breve mención a la cuestión cerramos nuestra intervención.

En primer lugar, deberíamos conocer algo mejor el área de interacción que podría haber llegado a alcanzar el comercio nazarí con los espacios islámicos. Para formular un primer esquema espacial podríamos contar con indicios, rastros imprecisos, pero no por ello poco importantes, creemos.

Nos fijamos en el rastro material que deja un elemento ya clásico en los estudios sobre comercio mediterráneo afrontados desde la arqueología: la cerámica. La naturaleza perdurable de este material y su identificación como artículo de comercio,

⁵² Jacques Heers: «Gènes et l'Afrique du nord vers 1450: les voyages "per costeriam"», *Annuaire de Études Médiévales*, núm. 21 (1991), pp. 233-245; Fábregas: «Redes de comercio...», o. cit.

en sí misma y como contenedor de otras mercancías, la convierten en uno de los principales indicadores a la hora de rastrear vías de contacto comercial interregional y delimitar sus perfiles, aun sin ser ni mucho menos uno de los productos relevantes del sector de comercio internacional nazari.⁵³ En este caso contamos con la posibilidad de seguir el rastro a algunos tipos de cerámica nazari, generalmente vinculados al lujo y destinados prácticamente en su totalidad al comercio internacional. La loza dorada, por ejemplo, ha permitido ya en algunos casos restablecer vías de comercio con Italia. Su éxito en el circuito de comercio bajomedieval viene marcado por su presencia en Italia, Francia, Inglaterra, mar delw Norte y Báltico, pero no toma una dirección única, ya que parece encontrar una segunda vía de desarrollo en los mercados islámicos. Haciendo un seguimiento de su presencia que no ha tenido hasta el momento más que un impulso inicial por nuestra parte,⁵⁴ llegamos a entender que esta cerámica nazari, y con ella el impulso comercial que la pudo conducir hasta allí, alcanzaría, por supuesto, los mercados del Magreb central y occidental de manera preferente. Su presencia ha sido atestiguada en las ciudades merinies de Ceuta, Fez y probablemente Alcazarseguer, y por supuesto en la capital *hafsi*, Túnez, donde ha sido identificada en diversas ocasiones. Pero también tendría una extensión oriental que alcanzaría los mercados egipcios, con hallazgos en Fusiya y Alejandría. Estamos, pues, ante un espacio de actuación amplio, aunque, insisto, apenas conocido.

Otra cuestión importante sería conocer la escala de estos intercambios, que solo apuntaremos. Esta cerámica a la que nos referimos, podríamos pensar que viajaría en esas embarcaciones cristianas que surcaban el Mediterráneo, y de hecho lo hacía. Pero también era cargada por mercaderes nazaries en embarcaciones nazaries, que realizaban aquellos recorridos regionales, manteniendo el contacto de ambas orillas del Mediterráneo como principal forma conocida hasta el momento de comercio. Hay algunos casos conocidos. Se trata de unos contactos constantes, cotidianos casi, incorporados a la rutina de las poblaciones costeras, tal y como ha mostrado recientemente Roser Salicrú a partir de los registros de interrogatorios a cautivos apresados en aguas del Estrecho a lo largo de todo el siglo xv.⁵⁵ Este interesante trabajo ilustra como pocos la vida en estas aguas, ese

⁵³ Estrategia ya adoptada en otras ocasiones por autores que han centrado su trabajo en la reconstrucción de otras vías de comercio nazari, concretamente en Italia. Alberto García Porras: «La cerámica española importada en Italia durante el siglo xv. El efecto de la demanda sobre una producción cerámica en los inicios de su despegue comercial», *Archeologia Medievale*, núm. xxvii (2000), pp. 131-144.

⁵⁴ Adela Fábregas: «Un espacio de comercio singular: la loza dorada nazari en los mercados magrebites», en *Actas I Congreso Internacional Red Europea de Arte Islámico*, Granada, 2012, pp. 299-310.

⁵⁵ Roser Salicrú: «Fronteras que no son frontera: musulmanes a norte y sur del estrecho de Gibraltar en el siglo xv», *Vegueta*, núm. 18 (2018), pp. 257-277. cuadros anexos.

tráfico permanente, propio de un espacio entendido como común, llevado a cabo por pequeñas, incluso minúsculas embarcaciones, como dice la autora, que cubrían medios y cortos radios y que pudieron tener su peso en el abastecimiento interno de ambas orillas.

Y aunque es cierto que muchas de estas embarcaciones son pequeñas, e incluso minúsculas, como señala la autora, también lo es que aparecen algunos casos en los que su entidad es algo mayor, contando con quince, veinte y hasta cuarenta tripulantes,⁵⁶ las mayores cargadas de trigo, lo que debe de remitir ya a negocios de mayor enjundia. Se trata de un comercio más importante, poco conocido aún en detalle, pero ya identificado en otras ocasiones.⁵⁷ De hecho, en las detalladas crónicas de los portugueses D. Pedro de Meneses (1415-1437) y su hijo D. Duarte (1458-1464) durante sus periodos de capitania en Ceuta, desde donde lideraron múltiples acciones corsarias dirigidas contra la marina granadina, se declara en alguna ocasión el asalto a embarcaciones nazaries, que viajarían en conserva y que tendrían un objetivo exclusivamente comercial, ya que en ellas viajaban mercaderes o servidores de estos, tal y como declaraba Gomes Eanes de Zurara.⁵⁸ Sabemos que en ocasiones pudieron estar implicados personajes relevantes de la sociedad nazari, alcaides, incluso los reyes, y que se recurrió a fórmulas de asociación para el flete de naves, tal y como reflejan los dictámenes de Ibn Lubb,⁵⁹ lo que remite de nuevo a una dimensión más notable del comercio nazari. Se trata de comportamientos propios de sistemas de comercio algo más organizados, comunidades de mercaderes como la que sabemos que existió en la ciudad de Túnez, conocida ya desde el siglo xiii, coincidiendo con las emigraciones forzadas por el desplazamiento de la frontera castellana, o las probables comunidades de Bujía y Qayrawān, donde según Brunschvig pudo existir un pequeño barrio andalusí. Comunidades integradas en el tejido social y económico de sus ciudades de acogida, donde desempeñarían todo tipo de actividades, incluyendo las mercantiles y artesanales, aun conservando rasgos propios y un sentimiento de solidaridad hacia sus antiguos compatriotas.⁶⁰

⁵⁶ Ib., cuadros anexos.

⁵⁷ Fábregas: «Actividad marítima y mercantil nazari en el Magreb...», o. cit.

⁵⁸ Una fusta y dos carabos viajarían, por ejemplo, en conserva procedentes de Málaga, la Axarquía y Alcah de los Gazules, transportando hombres de negocios o agentes de estos con sus respectivas mercancías con, al menos, dos paradas magrebites, Tanger y Salé: Crónica do conde don Pedro de Meneses, ed. facsimil de J. A. Freilias Carvalho, Oporto, 1988, t. 2, cap. xvi.

⁵⁹ «Un quidam affrète un deux mats à Almuñicar (Madinat al-Munakkab) pour trente dhars, à destination de Hunayn avec retour à Almuñicar étant stipulé que l'affrèteur chargera le navire à l'aller mais n'y embarquera aucune marchandise au retour». Ibn Lubb (m. 782H/1381). Fes, viii, 230-231; Rabat, viii, 371-372; V. Lagardère: *Histoire et société en Occident musulman au Moyen Âge. Analyse du Mi'yar d'Al-Wansarisi*, Madrid, 1995, p. 370.

⁶⁰ Robert Brunschvig: *La Berbérie orientale sous les Hafsides. Des origines à la fin du xv^e siècle*, Paris, 1947, t. II.

Cierro con el recuerdo de un gran viajero. 'Abd al-Bāsīt, egipcio que recorría las tierras magrebíes y poco después también las nazariés, narraba su encuentro con Abū l-Qasīm al-Bunūlī al Garnāṭī al-Āndalusī, residente en Túnez y cabeza de la comunidad de mercaderes de la zona.⁶¹ La importancia del personaje era tal que se mostraba capaz de reunir a sus amigos y colegas, mercaderes notables, procedentes de al-Andalus y de otras zonas, en los jardines de Ra's al-Ṭābiya, lugar de esparcimiento de los reyes, para agasajarlos.⁶² Su mera existencia deja abierta una posibilidad extraordinariamente sugestiva de explorar esas posibles conexiones magrebíes como base para el establecimiento de estructuras mercantiles islámicas con un grado de autonomía, complejidad y efectividad mayor del que se ha pensado hasta el momento. Esperamos poder dedicarle más atención en el futuro.

De continuidades en el paisaje humano magrebí: el caso de los Lawāta¹

HELENA DE FELIPE

Universidad de Alcalá (España)

Dice el sabio jeque, de testimonio veraz, noble, devoto, caritativo, huésped de D. visitador de los Lugares Santos, honor de la religión, que en sus viajes se apoya en el Señor de los Mundos, Abū ' Abdallāh M. b. ' Abdallāh b. M. b. Ibrāhīm al-Luwāti, el tangerino, conocido por Ibn Baṭṭūta [...].²

A nadie escapa la importancia del género de *rihla* en el patrimonio textual árabe pues cuenta con un buen número de textos que suponen una aportación extraordinaria para el conocimiento de las zonas que visitaron. Entre los autores, ocupa un lugar privilegiado el nombre de Ibn Baṭṭūta, un tangerino cuya *nisba* tribu vincula con los Luwāta (Lawāta). Su propia trayectoria vital y su propia obra nos blan del proceso de arabización del Magreb y de cómo uno de los más importantes autores en su género descende, siglos mediante, de una de las tribus norteafricanas documentadas desde época más temprana, en el periodo preislámico. Asimismo, su origen tangerino nos confirma la movilidad de los grupos, en su caso, la de Lawāta, un grupo relacionado originariamente en un territorio muy distante de Tánger.

Este trabajo pretende exponer un caso de continuidad secular de vinculación de un grupo determinado con un espacio, concretamente el de los Lawāta cercana a Egipto: los territorios al oeste del Nilo, Barqa y alrededores. El resultado de fuentes árabes que se refieren a ellos en este contexto no es exiguo y proporciona un interesante material cuya importancia ha sido puesta de relieve

¹ Este trabajo forma parte de los resultados del subproyecto coordinado «Dinámicas humanas en el norte de África: poblamiento y paisaje en perspectiva histórica (NUTRA)» (HAR2017-82152-C2-2-P; IP: Helena de Felipe, Universidad de Alcalá), el cual, junto con el subproyecto coordinado «Geografía cultural del Magreb islámico medieval y moderno en la red (GEOMAGRED)» (HAR2017-82152-C2-1-P; IP: Miquel À. Manzano, IEMYRHD, Universidad de Salamanca), se integra en el proyecto de investigación «Geografía cultural del Magreb y dinámicas humanas en el norte de África (MAGNA)» (HAR2017-82152-C2-1-P) (coord.: M. À. Manzano). Todos ellos han sido financiados por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades de España y los fondos FEDER.

⁶² Id., *Deux récits de voyage inédits en Afrique du Nord au XV^e siècle. Abdalbasit b. Hallit et Adorne*, Paris, 2001,