

UN ESPACIO MARÍTIMO Y DOS ORILLAS: LA LÍNEA PORTUARIA DEL ESTRECHO (SIGLOS VII-X)

MARIA DOLORES RODRIQUEZ GOMEZ

Universidad de Granada

El conocimiento de los núcleos portuarios magrebíes y andalusíes es de suma importancia para calibrar el alcance de las relaciones entre ambas orillas del Estrecho. Sin lugar a dudas, el control de las rutas marítimas es un elemento indispensable en la expansión política y militar de los Estados. En el caso de los Estados islámicos, los primeros siglos del Islam supusieron el despegue y consolidación de su organización naval⁽¹⁾. En este sentido, resulta revelador el conocimiento del “antes”, de la situación inmediatamente previa de unas franjas litorales que, a la llegada del Islam, continuaban experimentando un fuerte rechazo a la apertura hacia el “mar comunicador”, hacia “lo otro”, reflejo de un contexto que implicaba que, frente a la estabilidad proporcionada por la *pax romana* de la Antigüedad, el mundo mediterráneo se había convertido en algo objeto de temor e incertidumbre.

Nuestro interés se centra en la observación, principalmente a partir de las aportaciones de las fuentes árabes, de la evolución y el desarrollo de los embarcaderos del Estrecho. Pienso que de esta exposición de las noticias se puede extraer una información útil y valiosa como punto de partida para otras investigaciones, interesadas en sacar el máximo provecho a su contenido.

Pocos investigadores se han dedicado a analizar la realidad de unos siglos caracterizados por la escasísima e irregular información aportada por las fuentes árabes, especialmente para el área del Estrecho⁽²⁾. La complejidad de los textos conservados se observa en la, en bastantes ocasiones, enorme dificultad para identificar la nómina toponímica, algo que queda de manifiesto a lo largo de este artículo. Los autores más antiguos ni siquiera llegaron a visitar la zona, mostrando un mayor interés por unos enclaves determinados en el marco de la penetración islámica, más motivados por identificar los escenarios de hechos legendarios que por dar a conocer la auténtica realidad de la zona.

Las rutas de cabotaje hacían escala no solo en los puertos propiamente dichos, sino también en playas y desembocaduras de ríos, desde donde partían pequeñas barcas para recoger o depositar mercancías y pasajeros a las grandes embarcaciones que permanecían ancladas en lugares seguros, con objeto de evitar encallar. Esto es algo que se ha tenido en cuenta para la elaboración del presente trabajo. Por lo que

⁽¹⁾ Para el caso de Oriente, véase el clásico estudio de A.M. Fahmy, *Muslim Sea-Power in the Eastern Mediterranean from de Seventh to the Tenth Century A.D. (Studies in Naval Organisation)*, Alejandría: Tipografía Don Bosco, 1950, y el más reciente de J. Lirola Delgado, *El nacimiento del poder naval musulmán en el Mediterráneo (28-60 h./649-680 c.)*, Granada: Universidad-Ciudades Andaluzas bajo el Islam, 1990. El caso del Estrecho es tratado de forma magistral por N. Barbour, “L’influence de la géographie et de la puissance navale sur le destin de l’Espagne musulmane et du Maroc”, *Revue de l’Occident Musulman et de la Méditerranée*, 8 (1970), 45-54.

⁽²⁾ Entre ellos hay que destacar a Ahmad al-Nāsirī, Evariste Lévi-Provençal, Joaquín Vallvé, Pierre Guichard, Guillermo Gozalbes Busto y Jorge Lirola Delgado, cuyos trabajos se irán citando convenientemente a lo largo de este artículo.

respecta a los límites espaciales que comprendían estos enclaves, se ha procurado abarcar un espacio que, en la orilla andalusí, durante varios siglos permaneció en manos musulmanas, y que se caracterizó por desempeñar un papel fundamental en el control del Estrecho durante gran parte de la Edad Media, como sería el comprendido entre las ciudades de Almería hacia el Este, y Tarifa hacia el Oeste. En el área magrebí, como límite oriental se ha fijado la ciudad de Orán, y Larache-Alcazarquivir por el occidental, considerando esta última una ciudad estrechamente vinculada al mar a través del río Loukos.

Para llevar a cabo un estudio de este tipo se hace necesario utilizar una gran variedad de fuentes. Además de las obras de carácter estrictamente geográfico compuestas por autores musulmanes medievales, cuyo número desgraciadamente para los investigadores es muy escaso en estos primeros siglos del Islam, los relatos históricos incluyen una serie de datos de gran relevancia para el propósito que nos hemos planteado en el presente estudio. Las excavaciones arqueológicas cumplen una función primordial en la localización, evolución y valoración de los principales puntos de escalas de las embarcaciones en los albores del Islam. A continuación intentamos detallar cuál fue su evolución a lo largo de estos siglos.

La orilla magrebí

En la Antigüedad clásica existía una ruta marítima perfectamente trazada en la ribera sur del Estrecho que será utilizada más o menos fielmente en época islámica.

A través de las fuentes romanas, especialmente de Ptolomeo y del *Itinerario* de Antonino, podemos conocer cuál era la red portuaria donde solían hacer escala los barcos a partir del río Muluya (*Flumen Malva*). Una vez sobrepasadas las islas Chafarinas (*Ad Tres Insulas*), estación de parada por su buen embarcadero se encontraba el de *Rusaddir Colonia* (Melilla). Seguidamente se llegaba a *Ad Sex Insulas* (la Bahía de Alhucemas). Después se localizaba el promontorio donde se asienta Alhucemas, el Cabo *Sestiaría* o *Promontorium* (el Ras Bouskour o Punta de los Frailes), tras el cual se hallaban *Parietina* (quizás Torres de Alcalá), *Cobucla*, que sería El-Jebha, situada en la Punta de los Pescadores, *Taenia Longa* (Tiguizas o bien otra localidad enclavada en el valle del río Laou), *Tamuda* (Tetuán), *Ad Abilem* (Ceuta), *Ad Septem Fratres* (Marsà Dannīl) y *Polys en Potamo* (probablemente Alcazarquivir). Después de *Tingi* (Tánger) estaba *Zilis* (Zalýl)⁽³⁾ y *Lixus* (Tušummus, cercana a Larache). Más hacia el interior, en la orilla del río Lucos estaría *Oppido Novo*, que quizás podría ser identificada con Alcazarquivir⁽⁴⁾.

⁽³⁾ Para la identificación de *Zilis* cf. E. Gozalbes Cravioto, "Fuentes para la Historia antigua de Marruecos", *Cuadernos de la Biblioteca Española de Tetuán (CBET)*, XVI (dic. 1977), 150-151, quien contradice la teoría tradicional de que Arcila era la antigua *Zilis* romana, argumentando que no existen restos romanos en esta ciudad, pero sí algo más hacia el interior, en las ruinas del Had de la Garbia conocidas como *Ad Mercuri*. Añade este investigador que esta teoría concuerda con la versión de Ibn Hawqal, quien habla de Arcila y de otra localidad situada al E. de la misma, a la que denomina Zalýl, que se trataría de la auténtica *Zilis*.

⁽⁴⁾ Cf. M. Besnier, "Géographie ancienne du Maroc (Maurétanie Tingitane)", *Archives Marocaines*, I (1904), 301-365, reimp. Nendeln-Liechtenstein: Kraus Reprint, 1974; L. Chatelain, *Le Maroc des Romains. Étude sur les centres antiques de la Maurétanie Occidentale*, París: De Boccard, 1944, espec. pp. 23-67; Cf. C. Gozalbes Cravioto, "Las ciudades romanas del Estrecho de Gibraltar: región africana", *CBET*, XVI (dic. 1977), 7-46; E. Gozalbes Cravioto, "Atlas arqueológico del Rif", *CBET*, XXI-XXII (junio-dic. 1980), 7-55, espec. pp. 16-18; A. Cheddad, "Sites et populations antiques du détroit de Gibraltar", *Revue de la Faculté des Lettres de Tétouan*, 11 (2001), 217-231.

Si tomamos como base las aportaciones de las fuentes árabes, como veremos posteriormente, encontraremos pocas referencias a las mismas durante la Alta Edad Media. No es de extrañar este mutismo de las fuentes, si tenemos en cuenta que este periodo coincide con un fenómeno de alejamiento de la población hacia zonas del interior más protegidas frente a los ataques por mar, debido a la falta de seguridad y a la inestabilidad que se percibía en el Mediterráneo, consecuencia de la crisis de finales del imperio romano y la llegada de los visigodos. Debido a esta situación turbulenta los intercambios comerciales por mar se resienten, y, aunque existen unas pocas evidencias arqueológicas que atestiguan la existencia de una cierta actividad comercial en época visigótica en algunos puntos del Mediterráneo occidental, como el sur de la Península Ibérica, lo cierto es que predominaron los asentamientos de altura frente a los costeros⁽⁵⁾.

Las primeras noticias que hacen referencia a los embarcaderos del Magreb se centran en el s. VII, e insisten en unos relatos bañados en la leyenda, relativos a la llegada de los musulmanes a al-Andalus, absolutamente atractivos para la mentalidad de la época, aunque faltos de rigor histórico. Efectivamente, según una de las teorías tradicionales, Tánger sería el lugar escogido para reunirse el famoso y controvertido conde Don Julián con el gran conquistador 'Uqba ibn Nāfi⁽⁶⁾. Además, 'Uqba, en opinión de Ibn Abī Dīnār (finales s. XVII), también pasaría por Orán, Bādīs (en años posteriores sería una importante ciudad emplazada frente al Peñón de Vélez de la Gomera) y Larache⁽⁷⁾. Esta arriesgada afirmación nos hablaría de la Orán anterior al siglo X, cuando fue fundada por un grupo de marinos andalusíes, lugar en el que existían uno o varios pequeños poblados formados probablemente por tribus bereberes nafza y Banū Musqin, estos últimos rama de la tribu azdāya, habitantes de la zona a la llegada de los andalusíes, según el conocido geógrafo natural de Saltés al-Bakrī (m. 487/1094)⁽⁸⁾.

En el siglo VIII, conocemos también pocos datos sobre los embarcaderos norteafricanos, algunos de los cuales aluden a la conquista de al-Andalus por los musulmanes. Según algunas fuentes, el conde Julián, gobernador de Ceuta, había ayudado primero a Tarīf en el 91/710 y al año siguiente a Tāriq ibn Ziyād, seguido de Mūsā ibn Nusayr a atravesar el Estrecho hacia la Península Ibérica. Asimismo insisten las fuentes en que Musa partió del puerto situado al pie del que se denominaría “el Monte de Musa”, el Ŷabal Mūsā, en cuyas faldas se ubica el pueblo de Belyuneh. Además de este significativo acontecimiento, también era mencionado Tánger (en el amplio sentido de *Mauritania Tingitana*) con motivo de la rebelión jāriyī frente a la

⁽⁵⁾ En este sentido, resulta muy ilustrativo el artículo de P. Cressier, “Les pays de la Méditerranée occidentale entre le Ve et le Xe siècles. Retour sur la problématique pérennienne”, en M. Hammam (coord.), *L'Occident musulman et l'Occident chrétien au Moyen Âge*, Rabat : Publications de la Faculté de Lettres, 1995, pp.75-90, así como la bibliografía allí citada. Para el caso magrebí cf. Patrice Cressier, “Le développement urbain des côtes septentrionales du Maroc au Moyen Age: frontière intérieure et frontière extérieure”, *Castrum 4. Frontière et peuplement dans le monde méditerranéen au Moyen Âge*, Roma-Madrid: École Française de Rome-Casa de Velázquez, 1992, pp. 173-187.

⁽⁶⁾ Cf. E. Lévi-Provençal, “Un nouveau récit de la conquête de l'Afrique du Nord par les Arabes”, *Arabica*, I (1954), 17-43; Ibn Abd al-Mun'im al-Himyārī, *K. AR-rawd al-mi'tār*, ed. I. Abbās, *Kitāb AR-rawd al-mi'tar' fi' jabar al-aqtār. (Mu' yam yūgrāfi ma' musarad' am)*. Beirut: Maktaba Lubnān, 1975, p. 396; al-Nuwayrī, en Ibn Jaldūn, *K. al-'Ibar*, trad. francesa M. G. de Slane, *Histoire des Berbères*, París, 1852-1856, 4 vols., espec. vol. I, pp. 332-333 (no se encuentran los fragmentos de al-Nuwayrī en la edición del texto árabe consultada).

⁽⁷⁾ Ibn Abī Dīnār, *al-Mu'nis fi' ajbār Ifrīqiya wa-Tūnis*, ed. M. Šammam, Túnez: al-Maktaba al-'Atīqa, 1967, p.31.

⁽⁸⁾ Al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, ed. parc. M. G. de Slane, *Description de l'Afrique Septentrional*, Argel: Adolphe Jourdan, 1911, 2ª ed., p. 70; trad. parc. M. G. de Slane, *Description de l'Afrique Septentrional par el-Bekri*, Argel: Adolphe Jourdan, 1913, p. 144.

invasión árabe, llevada a cabo por las tribus bereberes en el año 740⁽⁹⁾. Al margen de que estos hechos ocurrieran realmente de esta manera o no, lo cierto es que de esta afirmación se deduce que Ceuta y Tánger tenían en época bizantina una categoría administrativa lo suficientemente importante como para que contase con un gobernador propio. Indudablemente, la excelente posición estratégica de ambas ciudades, inmejorables puertas de acceso al norte de África, era motivo más que suficiente para que desde los albores del Islam despuntasen como dos de las ciudades más importantes del sur del Estrecho. En el caso de Ceuta, además, su topografía y su forma de península que se adentra en el mar, contribuía aún más a esta consideración debido a su idoneidad para la defensa en casos de agresión. Además de Ceuta, Tánger y Belyuneh, también Qsar Segir es citada con ocasión de la llegada de los árabes al norte de África. En concreto es el político e historiador de Fez al-Zayyānī (1147-1249/1734-1833) quien sostenía que allí el emir de los masmūda levantó una fortaleza después de que Tāriq ibn Ziyād se apoderase de Tánger en 90/708, y de ahí el nombre de Qsar Maūmýda, una de las denominaciones que tuvo esta localidad⁽¹⁰⁾. Lo cierto es que esta afirmación debe ser puesta en entredicho puesto que no es recogida por ninguna otra fuente anterior, lo cual resulta bastante sorprendente.

Durante este siglo, marcado por las revueltas bereberes jāriyīs en el norte de África que culminaron con la implantación de una serie de pequeños Estados, Musa ibn Nusayr había conseguido centralizar la mayor parte del poderío naval del Occidente en Túnez, la antigua Ifrīqiya, en donde se había establecido un arsenal para la construcción de navíos, imprescindibles para cumplir el objetivo trazado por el califato de conquistar nuevos territorios. Sin embargo, un hecho de gran importancia ocurrió a comienzos de este siglo cuando se asentó en el puerto de Tamsāmān Sālih ibn Mansūr, el fundador de la dinastía Sālihī. Efectivamente, habría llegado al Magreb junto al gran conquistador

⁽⁹⁾ La llegada de los musulmanes a al-Andalus se encuentra envuelta en la leyenda, y atrajo la atención de numerosas fuentes, entre ellas Ibn 'Abd al-Hakam, *Futūh Ifrīqiya wa-l-Andalus*, trad. E. Vidal Beltrán, *Conquista del África del Norte y de España*, Valencia, 1966, pp. 41-6; Al-Zayyāt, *Dikr al-aqālim wa-jitlāfi-hā*, ed. y trad. F. Castelló, Barcelona, 1989, pp. 253-257 ed., 252-256 trad.; Ibn al-Qūtiyya, *Ta'riḥ ifrītāh al-Andalus*, ed. Saavedra y Codera, Madrid: Ribadeneira, 1868, pp. 7, 9, 14-5, 20, 120, 124, 140, 170, 173, 194, trad. J. Ribera, *Historia de la conquista de España*, Madrid, 1926, pp. 5, 7, 10-1, 15, 105, 108, 122, 146, 150, 168; Ibn Abī Dīnār, *Mu'nis*, p. 36 ed.; Ibn al-Kardabūs, *K. al-Iktifā' fī ajbār al-julafā'*, ed. A. M. al-'Abbādī, *Ta'riḥ al-Andalus li-Ibn al-Kardabūs wa-Wasf-hu li-Ibn al-Šabbāt*, Madrid: Instituto de Estudios Islámicos, 1971, pp. 41-47; Ibn al-Šabbāt, *Silat al-simḥ wa-simat al-mirt*, ed. A. M. al-'Abbādī, *Ta'riḥ al-Andalus*, p. 131; Ibn 'IdaRi, *Bayān al-mugrib*, ed. G. S. Colin y E. Lévi-Provençal, Beirut: Dār al-Taqaḥa, 1983, vol. II, pp. 4-5; Ibn 'Abd al-Mun'im al-Himyārī, *Rawd al-mi'tār*, ed. I. 'Abbās, pp. 35, 396; Ibn al-Jaḥīb, *K. al-'amal al-'alām*, ed. parc. E. Lévi-Provençal, *Histoire de l'Espagne musulmane*, Beirut, 1956, 2ª ed., p. 4; Ibn Jaldūn, *K. al-'Ibar*, ed. Beirut: Dār al-Kutub al-'Ilmiyya, 1424/2003, 2ª ed., 9 vols., espec. vol. VI, p. 129, y vol. I, pp. 215-216 trad. M. de Slane (cf. también la versión de al-Nuwayrī, incluida en las pp. 344-347 de la trad. del 'Ibar por M. G. de Slane, aunque no en la ed. árabe consultada); *Dikr bilād al-Andalus*, ed. y trad. esp. L. Molina, *Una descripción anónima de al-Andalus*, Madrid: CSIC-Instituto "Miguel Asín", 1983, 2 vols., pp. 79 ed., 84 trad.; al-Maqqarī, *Nafh al-'ib*, ed. I. 'Abbās, Beirut: Dār Sādir, 1968, 2ª ed., 8 vols., espec. vol. I, pp. 159-160; León el Africano, *Wasf Ifrīqiya*, trad. esp. S. Fanjul, en colaboración con N. Consolani, *Descripción General del África y de las cosas peregrinas que allí hay*, Barcelona: Lunewerg, 1995, p. 177; trad. francesa A. Épaulard, *Description de l'Afrique*, París: Adrien-Maisonneuve, 1980, 2 vols. (reed. de la de 1956), espec. vol. I, p. 266. Cf. para estos acontecimientos E. Lévi-Provençal, *España musulmana hasta la caída del califato de Córdoba (711-1031 de J. C.)*, en R. Menéndez Pidal (dir.), *Historia de España*, t. IV, Madrid: Espasa-Calpe, 1967, pp. 6-18, y P. Chalmeta, *Invasión e islamización. La sumisión de Hispania y la formación de al-Andalus*, Madrid: Mapfre, 1994, (Col. *Al-Andalus*; 10), espec. las primeras páginas. Por lo que respecta a Belyuneh. Se tienen muy pocas noticias de esta localidad con anterioridad a la época benimerin. Cf. G. Ayache, "Beliounech et le destin de Ceuta entre le Maroc et l'Espagne", *Hespéris-Tamuda*, XIII (1972), 5-36, y Mª D. Rodríguez Gómez, "La evolución urbanística medieval de los principales fondeaderos del Habat según los viajeros y otras fuentes: II. Belyuneh, Qsar Segir, Tánger y Arcila", *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebraicos. Sección Árabe-Islam (MEA)*, 54 (2005), 169-201, espec. pp. 170-173.

⁽¹⁰⁾ Cf. al-Zayyānī, *al-Turūmān al-mu'rib*, trad. E. Coufourier, "Une description géographique du Maroc d'az-Zyānī", *Archives Marocaines*, VI (1906), 436-456, espec. p.454. Cf. también Mª D. Rodríguez Gómez, "La evolución urbanística: II", pp.177-178.

‘Uqba ibn Nāfi’, y formaría un pequeño Estado en la región de la actual Alhucemas. Posteriormente, el califa al-Walīd le concedería el territorio en *iqṭā’* en el año 91/709-710⁽¹¹⁾. Uno de sus descendientes, Sa’īd ibn Idrīs, se presume que fue el fundador de la ciudad de Nakūr, de la que hablaremos inmediatamente después⁽¹²⁾.

Además de estos embarcaderos, las fuentes árabes mencionan también Raŷgūn, cuyo nombre ha perdurado en la pequeña isla argelina de Rachgoun, y que denominaba tanto a un poblado hoy desaparecido situado frente a esta isla, como a la propia isla⁽¹³⁾. Este embarcadero mostraba signos de mantener una cierta actividad económica, puesto que al-Bakrī sostenía que estaba habitada por comerciantes antes de la llegada de Abū l-‘Ays’ Isā ibn Idrīs ibn Muhammad, en el siglo IX⁽¹⁴⁾. También citan las fuentes Melilla, que aparece en Ibn ‘Abd al-Mun’im al-Himyārī (m. 727/1327) con motivo de la estancia en ella de Idrīs I⁽¹⁵⁾, Bādīs, fundada por el emir de los Luwāta que acompañaba a Idrīs ibn Sālih⁽¹⁶⁾, Tetuán que, aunque emplazado en el interior, hacia él accedían los barcos a través del río Martín⁽¹⁷⁾, la fortaleza de Qsar Segir, erigida en territorio *masmūda*⁽¹⁸⁾, Arcila, fundada por las tribus bereberes *kuṭāma* y *luwāta*, a donde emigró un grupo de andalusíes acosados por el hambre⁽¹⁹⁾, y de Alcazarquivir, la cual parece ser que fue construida a mediados de este siglo⁽²⁰⁾.

El siglo IX constituye el inicio de la gran expansión marítima musulmana a lo largo y ancho del Mediterráneo, coincidiendo con la ocupación de Sicilia y Creta así

⁽¹¹⁾ Cf. al-Bakrī *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 91 ed., 182-183 trad.; Ibn ‘Idārī, *Bayān al-mugrib*, ed. G. S. Colin y E. Lévi-Provençal, vol. I, p. 176; Ibn al-Jatīb, *A’māl al-a’lām*, ed. parc. A. M. al-‘Abbādī y M.I. al-Kattānī, *Ta’rīj al-Magrib al-‘arabī fī ‘asr al-wasīṭ*, Casablanca, 1964, p. 171; trad. española parc. R. Castrillo Márquez, *Ibn al-Jatīb. Kitāb A’māl al-a’lām*, Madrid, 1983, p. 110; Ibn Jaldūn, *K. al-‘Ibar*, vol. VI, p. 251 ed., y vol. II p. 137 trad. de Slane.

⁽¹²⁾ Cf. también para estos acontecimientos G. Gozalbes Busto, *Estudios sobre Marruecos en la Edad Media*, Granada, 1989, pp. 40-45, y sobre la fundación de Nakūr, al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 91 ed., 183-184 trad.; Ibn ‘Abd al-Mun’im al-Himyārī, *Rawd al-mi’tār*, p. 576 ed. I. ‘Abbās; *K. al-Istībsār fī a’ a’yīb al-amsār*, ed. y trad. parc. S. Z. ‘Abd al-Hamid, Casablanca: Les Éditions Maghrébines, 1985, p. 136; Ibn Jaldūn, *K. al-‘Ibar*, vol. VI, pp. 251-254 ed., y vol. II, pp. 137-141 trad. de Slane. Sobre el reino de Nakūr hoy desaparecido, cf. G. Gozalbes Busto, *Estudios sobre Marruecos*, pp. 27-69. Según este autor, esta ciudad estaba situada hacia el interior de lo que hoy es Alhucemas, y su área de influencia abarcaba un amplio territorio, aproximadamente desde las inmediaciones del río Muluya por el E. hasta el río Ouringa por el O., territorio en el cual se hallaban varios puertos. Cf. los mapas del reino de Nakūr y de la posible ubicación de la ciudad en las pp. 35-36. A. Mekinasi, en “Reconocimientos arqueológicos en el Rif”, *Tamuda*, VII (1959), 156-158, presenta una piedra con inscripciones y una figura de animal procedente de la

⁽¹³⁾ Al-Bakrī, en *al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 78 ed., 158 trad., indicaba que ya existía antes de la llegada de uno de los hijos de Idrīs I en el siglo IX, Abū l-‘Ays’ Isā ibn Idrīs ibn Muhammad, mientras que León el Africano sostenía su fundación se debió a un hermano de Idrīs I en el s. VIII. Cf. *Wasf Ifrīqiya*, p. 213 trad. S. Fanjul y N. Consolani; vol. II, p. 330 trad. Épaulard.

⁽¹⁴⁾ Al-Bakrī, *Masālik wa-l-mamālik*, pp. 78 ed., 158 trad.

⁽¹⁵⁾ Ibn ‘Abd al-Mun’im al-Himyārī, *Rawd al-mi’tār*, pp. 545-546 ed. I. ‘Abbās. Cf. también para la fundación de la ciudad por los Banū Ifrān, al-Zayyānī, *Tur ŷumān*, p. 454 trad. Coufourier.

⁽¹⁶⁾ Cf. al-Zayyānī, *Tur ŷumān*, p. 454 trad. Coufourier.

⁽¹⁷⁾ León el Africano nos informa de que fue ocupada por los árabes al mismo tiempo que Ceuta. Cf. *Wasf Ifrīqiya*, p. 177 trad. S. Fanjul y N. Consolani; vol. I, p. 267 trad. Épaulard. Para la fundación de la ciudad y su posterior evolución hasta el siglo XII, cf. G. Gozalbes Busto, *Estudios sobre Marruecos*, pp. 72-88.

⁽¹⁸⁾ Cf. al-Zayyānī, *Tur ŷumān*, p. 454 trad. Coufourier.

⁽¹⁹⁾ Cf. *Ajbār ma ŷmū’a*, ed. I. al-‘Abyārī, Beirut: Dār al-Kitāb al-Lubnānī, 1981; ed. y trad. esp. E. Lafuente Alcántara, Madrid, 1984, espec. p. 67 trad. E. Lafuente. Cf. también León el Africano, *Wasf Ifrīqiya*, p. 174 trad. S. Fanjul y N. Consolani; vol. I, p. 260 trad. Épaulard. Según la versión de al-Bakrī sobre la fundación de la ciudad ésta tendría lugar en el 229/843-844, cuando a partir de un *ribāt* se fue estableciendo un mercado al que concurrían gentes de otros lugares, incluso de al-Andalus. Cf. *al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 111-112 ed., 219-221 trad.

⁽²⁰⁾ Ibn Jaldūn, *K. al-‘Ibar*, vol. VI, p. 175 ed., vol. I, p. 291 trad. M. de Slane; al-Zayyānī, *Tur ŷumān*, p. 454 trad. Coufourier. Cf. sobre la fundación de la ciudad G. Gozalbes Busto, *Estudios sobre Marruecos*, pp. 242-243 quien responsabiliza del renacer del antiguo *Oppido Novo* a ‘Abd al-Karīm al-Kutāmī, a mediados del s. VIII, con motivo de la revuelta bereber *jāriyī*.

como con el desarrollo de su potencial náutico⁽²¹⁾. Así pues, se observa un auge de las relaciones comerciales siguiendo el eje norte-sur del Estrecho, a lo cual contribuyó de manera notable el hecho de que los omeyas de al-Andalus mantuviesen unas relaciones bastante cordiales con los Estados jāriyyes del norte de África, unidos como estaban en una causa común contra los abasíes. Por otra parte, la iniciativa privada de marinos andalusíes consigue instaurar una red de etapas comerciales en las costas del Magreb, que en el caso de Orán se remonta a principios del siglo X, si bien en Ténès ocurre en 875. Las fuentes se hacen eco de ese mayor protagonismo de los litorales, lo que propició que apareciese mencionado en las fuentes un número mayor de embarcaderos⁽²²⁾, alguno de ellos citado por vez primera, como es el caso de la enigmática ciudad de Yārāwa, que fue fundada por los idrisíes⁽²³⁾. Ciertamente la ubicación de esta ciudad plantea numerosos problemas:

- La primera mención que poseemos de este lugar es la del autor natural de Jerusalén, al-Muqaddasī o al-Maqdisī (335-c. 390/946-947-c. 1000), quien la incluye en el reino de Kairuán. Además, sostiene que estaba a dos jornadas de Tremecén⁽²⁴⁾. Como este topónimo se cita con motivo de un itinerario que transcurre por ciudades del interior, deducimos que el puerto de Yārāwa sería otro lugar diferente a esta ciudad.

- Al-Bakrī sostenía que al E. de Melilla se hallaba el puerto de la ciudad de Yārāwa, que era un lugar seguro enclavado en la desembocadura de un río. En otra ocasión refiere que limitaba con el *balad* de Nakūr, y que estaba en poder de al-Hasan ibn Abī l-ʿAyš. Ahora bien, sabemos por el barón de Slane, editor de la obra de al-Bakrī, que éste confundió el lugar con ʿAyrūd, desaparecido en la actualidad, que estaría ubicado en la desembocadura del río Kiss, en la ciudad fronteriza argelina que hoy conocemos como Saïda. Además sitúa el traductor del *Masālik wa-l-mamālik* la ciudad de Yārāwa a seis millas del mar, en la orilla derecha del río Kiss⁽²⁵⁾.

- El insigne geógrafo ceutí al-Idrīsī (493-560/1100-1164-5) refiere que Yārāwa estaba frente a una pequeña isla situada cara al río que provenía de Guercif (Aqrisīf), es decir, el Muluya⁽²⁶⁾. Aunque estos datos son muy imprecisos, lo cierto es que hasta ahora podemos asegurar que esta ciudad se hallaba en el interior, que tenía un puerto o un embarcadero desde donde se accedía al mar, lo suficientemente importante como

⁽²¹⁾ Cf. una interesante y utilísima síntesis sobre este asunto en J. Lirola Delgado, "Conquistas por mar", en C. Castillo Castillo (coord.), *Al-Andalus y el Mediterráneo*, Barcelona: Lunwerg Editores, 1995, pp. 27-35, espec. pp. 30-32.

⁽²²⁾ Cf. sobre la cuestión del despegue experimentado por las poblaciones costeras magrebíes causado en gran medida por el mantenimiento de relaciones comerciales regulares entre el Magreb y al-Andalus durante los siglos IX y X a Salah Ddin Chaouech, "Les relations commerciales entre al-Andalus et le Maghrib au IIIe-IVeH/IXe-XeJ.C.", *Revue de la Faculté des Lettres de Tétouan (RFLT)*, VII (1994), 115-126.

⁽²³⁾ Al-Bakrī, en *Masālik wa-l-mamālik*, pp. 77 ed., 156 y n. 2 trad. nos dice que fue fundada en el siglo IX por Abū l-ʿAyš ʿIsā ibn Idrīs ibn Muhammad ibn Sulaymān. Cf. también Ibn ʿAbd al-Munʿim al-Himyarī, *Rawd al-miʿtār*, pp. 162-163 ed. I. ʿAbbās; Ibn Abī Zarʿ, *K. al-Anīs al-mutrib bi-rawd al-qirtās*, ed. Rabat: Dār al-Mansūr, 1972, p. 63. Para la tribu bereber yārāwa cf. Ibn Jaldūn, *K. al-Tbar*, vol. III, pp. 192-194 trad. de Slane.

⁽²⁴⁾ Al-Muqaddasī, *Ahsan al-taqāsīm fī maʿrifat al-aqālīm*, ed. M. J. de Goeje, *Descriptio imperii moslemici*, Leiden: Brill, 1967, 3ª ed. fotomecánica, 2ª ed. 1906, 1ª ed. 1877, (Col. *Bibliotheca Geographorum Arabicorum*; vol. III), p. 247.

⁽²⁵⁾ Al-Bakrī, *K. al-masālik wa-l-mamālik*, p. 89 ed., p. 179 y n. 3 trad. De Slane vuelve a corroborar esta opinión en la *Table géographique*, inserta en el vol. IV pp. 488-537 de su trad. del *K. al-Tbar* de Ibn Jaldūn, espec. p. 503, en donde también sostiene que esta localidad se hallaba a 10 millas al S.E. de la desembocadura del Muluya.

⁽²⁶⁾ Al-Idrīsī, *Nuzhat al-muštāq*, ed. E. Cerulli, F. Gabrieli et al., *Opus geographicum sive "Liber ad eorum delectationem qui terras peragrarare studeant"*, Nápoles-Roma: Brill, fasc. 4ª, p. 534; trad. francesa R. Dozy y M. J. de Goeje, *Description de l'Afrique et de l'Espagne*, Amsterdam: Oriental Press, 1969, p. 205.

para ser digno de mención en la mayoría de los itinerarios, y que estaba cerca de Melilla.

- Ibn 'Abd al-Mun'im al-Himyarī denominaba a esta localidad Ẓarāwa Miknāsa, y añadió que fue fundada por Abū l-'Ayš 'Isā ibn Idrīs ibn Muhammad en el 259/872-873, que estaba enclavada en una llanura, a seis millas del mar, y que la rodeaba una serie de cabilas bereberes miḌgara, banū Ifrān, entre otras⁽²⁷⁾.

De todas estas informaciones, la que parece más convincente es la versión del barón de Slane quien opinaba que la ciudad de Ẓarāwa se hallaba en la orilla derecha del río Kiss, a seis millas del mar. Una hipótesis a propósito de este complicado asunto sería la de considerar que el embarcadero de esta ciudad podría tratarse del que al-Bakrī llamó 'Aẓrūd, desaparecido hoy en día, y que se hallaría en Saīda o en sus proximidades. Al ser mencionado por la mayoría de las fuentes con el nombre de “el puerto de Ẓarāwa”, crearía el equívoco que dificulta enormemente su identificación.

Otros lugares donde fondeaban las naves a lo largo de este siglo fueron los embarcaderos del conocido reino de Nakūr, citado por al-Ya'qūbī (m. 284 o 292/897 o 905), que mantenían un floreciente comercio con al-Andalus⁽²⁸⁾.

Aparecen mencionados principalmente con motivo del reparto del reino de Fez entre los sucesores de Idrīs, Tiguissas, situado en la desembocadura del río del mismo nombre que confluye en ese punto con el Bouchia⁽²⁹⁾, Tetuán⁽³⁰⁾, Arcila, que alcanzaría una economía bastante saludable a juzgar por los ataques de que fue objeto por parte de guerreros del Norte de Europa, normandos o vikingos (*maẓyūs*) y que fue urbanizada y fortificada por los idrisíes⁽³¹⁾, y Larache⁽³²⁾.

Por supuesto, las fuentes mencionan constantemente los grandes núcleos urbanos de Ceuta⁽³³⁾ y Tánger⁽³⁴⁾, que aparecen claramente consolidados como las ciudades

⁽²⁷⁾ Ibn 'Abd al-Mun'im al-Himyarī, *Rawd al-mi'tār*, pp. 162-163 ed. I. 'Abbās.

⁽²⁸⁾ Al-Ya'qūbī, *K. al-Buldān*, ed. M. J. de Goeje, Leiden: Brill, 1967 (2ª ed. fotomec. de la 1ª de 1892), (col. *B.G.A.*; t. VII), p. 357; trad. francesa G. Wiet, *Les pays*, El Cairo: Institut Français d'Archéologie Orientale, 1937, p. 218.

⁽²⁹⁾ Cf. al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, p. 242 trad.; Ibn Abī Zar', *Rawd al-qirtās*, pp. 51 ed., p. 101 trad. A. Huici Miranda, Valencia, 1964, 2ª ed., 2 vols., (col. *Textos medievales*; 13); al-Zayyānī, *Tur yūmān*, p. 450 trad. Coufourier; Ibn Jaldūn, *K. al-'Ibar*, vol. VI, p. 256 ed., vol. II p. 145 trad. de Slane.

⁽³⁰⁾ Cf. Ibn Abī Zar', *Rawd al-qirtās*, pp. 51 ed., p. 100 trad.; Ibn Jaldūn, *K. al-'Ibar*, vol. VI, pp. 184, 249, 251 ed., vol. II, pp. 11, 134, 136, trad. de Slane.

⁽³¹⁾ Cf. al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 111-112 ed., 219-220, 242 trad.; *K. al-Istibsār*, p. 139 ed.; Ibn 'Idārī, *Bayān*, trad. E. Fagnan, *Histoire de l'Afrique et de l'Espagne intitulée al-Bayano l-Mogrib*, Argel, 1901-1904, vol. I, pp. 338-340; Ibn Abī Zar', *Rawd al-qirtās*, pp. 51, 52 ed., 101, 103 trad.; Ibn 'Abd al-Mun'im al-Himyarī, *Rawd al-mi'tār*, p. 42 ed. I. 'Abbās; Ibn al-Jafīb, *A'māl*, pp. 204-206 ed. al-'Abbādī y al-Kattānī, p. 125 trad. R. Castrillo; Ibn Jaldūn, *K. al-'Ibar*, vol. VI, p. 250, vol. II, p. 135 trad. de Slane. Cf. también M^o D. Rodríguez Gómez, “La evolución urbanística: II”, pp. 190-191.

⁽³²⁾ Cf. Ibn Abī Zar', *Rawd al-qirtās*, pp. 51 ed., 101 trad.

⁽³³⁾ Ibn Jurradābih o Jurradā'bih, *Kitāb al-Masālik wa-l-mamālik*, ed. C. Barbier de Meynard, “Le Livre des Routes et des Provinces, par Ibn-Khordadbeh, publié, traduit et annoté”, *Journal Asiatique*, 6ª serie, V (1865), 5-127, 227-296, 446-532, visto en F. Sezgin (ed.), *Studies on Ibn Hurradābih and al-Ġaiḥānī, collected and reprinted*, Frankfurt-Main: Institute for the History of Arabic-Islamic Science-Johann Wolfgang Goethe Univ., 1992, (Col. *Islamic Geography*; vol. 29), pp. 1-280, espec. pp. 74-77 ed., 207-212 trad.; ed. M. J. de Goeje, Leiden: Brill, 1967, 2ª ed. fotomecánica de la 1ª de 1889, (Col. *B.G.A.*; vol. VI); ed. y trad. M. Hadj-Sadok, *Description du Maghreb et de l'Europe au IIIe-IXe siècles. Extraits du “Kitāb al-Masālik wa-l-Mamālik”, du “Kitāb al-Buldān” et du “Kitāb al-A'lāq an-naḥḥa”*, Argel: Carbonel, 1949, (Col. *Bibliothèque arabe-française*; vol. VI), pp. 8-9; Ibn al-Faqīh al-Hamdānī, *Kitāb al-buldān*, ed. M. J. de Goeje, *Compendium libri Kitāb al-buldān*, Leiden: Brill, 1967, 2ª ed. fotomecánica de la 1ª de 1885, (Col. *B.G.A.*; vol. V), pp. 6-7, 79-84; ed. y trad. M. Hadj-Sadok, *Description du Maghreb et de l'Europe*, pp. 30-61, especialmente pp. 32-35, 38-41; Ibn Rustah, en su *Kitāb al-A'lāq an-naḥḥa*, ed. M. J. de Goeje, Leiden: Brill, 1967, 2ª ed. fotomecánica de la 1ª de 1892, (*B.G.A.*; vol. VII), pp. 85, 98; ed. y trad. M. Hadj-Sadok, *Description du Maghreb et de l'Europe*, pp. 66-67 denomina Estrecho de Ceuta (*al-sabīā*) al Estrecho de Gibraltar, lo que da una idea de la importancia alcanzada por esta ciudad ya desde épocas tempranas. Cf. para la Ceuta de este siglo G. Gozalbes Busto, “Ceuta en el siglo IX”, *MEAH*, XLII-XLIII (1993-1994), 113-125. Cf. asimismo el estudio de 'A. M. al-Šāmī en “sūrat=

costeras por excelencia de la orilla sur del Estrecho. Ahora bien, es necesario hacer una advertencia sobre el hecho de que Tánger es en numerosas ocasiones confundida con la provincia romana de la *Mauritania Tingitana*. Como consecuencia de esta confusión, los primeros geógrafos sostenían que Volúbilis (Walīla) pertenecía al término de Tánger⁽³⁵⁾.

Además de los embarcaderos a los que acabamos de referirnos, no debemos olvidar los puertos ya mencionados de Rachgoun, Melilla, Tamsaman, Alcazarquivir y Arcila.

No obstante, conviene recordar que muchos de estos geógrafos, la mayoría orientales, no habían viajado a Occidente, motivo por el cual sólo mencionan los grandes puertos, puesto que ignoraban cualquier tipo de información sobre los demás. A este respecto, insistir en el hecho de que son las fuentes históricas las que proveen de mayor y mejor información sobre los primeros siglos del Islam.

En el siglo X ocurre un fenómeno relevante en el Norte del actual Marruecos: se trata de la penetración de los omeyas cordobeses en estos territorios, intentando frenar el avance del califato fatimí por el Norte de África. Efectivamente, bajo el gobierno de 'Abd al-Rahmān III al-Nāsir (912-961) son ocupadas por los omeyas Ceuta (319/931), Melilla y Nakūr (324/936), y quizás Tánger (339/951), y logró extender su área de influencia por las tribus del Norte del Magreb. Estos hechos fueron especialmente relevantes para los enclaves portuarios desde el punto de vista urbanístico, puesto que el califa andalusí procedió a la restauración y el fortalecimiento de su sistema defensivo, con objeto de profundizar en la política de contención de los fatimíes pretendida con la ocupación de estas plazas fuertes, a la vez que ejerció represalias contra algunos otros que escapaban a su control, como fue el caso de los embarcaderos de Tremecén⁽³⁶⁾. Estrechamente vinculada a Ceuta estaba Belyunech, en donde probablemente hubo un asentamiento anterior a la época califal. Lo que sí se constata en las fuentes es la presencia de una fortaleza (*qasr*) en la cima del Jebel Musa, que fue destruida por los masmūdas antes de su ocupación por parte de 'Abd al-Rahmān III. La fortaleza sufrió los avatares de una situación política tan inestable puesto que el califa cordobés ordenó que de nuevo fuese levantada, tras lo cual volvió a ser destruida. Lo cierto es que en

=Sabta fī l-ma'āyim al-ŷugrāfī", *RFLT*, III (1989), 121-133, *Numéro spécial sur Ceuta, Histoire et Patrimoine*.

⁽³⁴⁾ Ibn Jurdābih, *K. al-masālik*, pp. 74-77 ed., 207-212 trad. de C. Barbier de Meynard; pp. 8-9 de la ed. y trad. de M. Hadj-Sadok. Ibn al-Faqīh al-Hamdānī, *K. al-buldān*, pp. 6-7, 79-84 de la ed. de M. J. de Goeje; pp. 32-35, 38-41 de la ed. y trad. de M. Hadj-Sadok.

⁽³⁵⁾ Cf. Joaquín Vallvé Bermejo, *La división territorial de la España musulmana*, Madrid: Instituto de Filología, Departamento de Estudios Árabes, 1986, p. 42; del mismo, *Nuevas ideas sobre la conquista árabe de España. Toponimia y onomástica*, Madrid: Real Academia de la Historia, 1989, pp. 44-46. No continuaré con la mención de las crónicas que reflejan hechos ocurridos durante los primeros siglos del Islam en Ceuta y Tánger, puesto que su exposición sería onerosa y no haría sino abundar en la idea de que las dos ciudades eran los núcleos urbanos más relevantes de la zona.

⁽³⁶⁾ Cf. A. al-Nāsirī, *Kitāb al-Istiṣā' liḥajbār duwal al-Magrib al-Aqsā*, ed. Casablanca: Dār al-Kitāb, 1967, vol. I, pp. 186-199; J. Vallvé, "La intervención omeya en el Norte de África", *CBET*, IV (sept. 1967), 7-39; E. Lévi-Provençal, *Historia de la España musulmana*, pp. 303-321; J. Lirola Delgado, *El poder naval de Al-Andalus en la época del Califato Omeya*, Granada: Universidad, 1993, pp. 183-187, 197-198, 205-212; M^a D. Rodríguez Gómez, "La evolución urbanística medieval de los principales fondeaderos del Habat según los viajeros y otras fuentes: I. Tetuán y Ceuta", en J.P. Monferrer Sala y M^a D. Rodríguez Gómez (eds.), *Entre Oriente y Occidente: ciudades y viajeros en la Edad Media*, Granada: Editorial Universidad de Granada, 2005, pp. 37-67, espec. pp. 49-50 (Ceuta), y M^a D. Rodríguez Gómez, "La evolución urbanística: II", p. 185 (Tánger). Cf. una puesta al día bibliográfica sobre las relaciones económicas y personales en el Mediterráneo occidental a lo largo del siglo X en M. Hanawī, "Yawānib min al-'alāqāt al-iqtisādiyya wa-l-bahriyya fī l-hawd al-garbi li-l-Bahr al-Mutawassit qubayl al-qam al-āsr li-l-milād", en M. Hammam (coord.), *L'Occident musulman*, pp. 151-166 (texto árabe).

época califal, Belyuneh ya había adquirido su condición de enclave utilizado por los más adinerados de Ceuta para fijar sus almunias de verano, destinadas a las actividades agrícolas y utilizadas también como solaz⁽³⁷⁾. Por otra parte, el clima bélico que se vivía en el Estrecho propició que se realizase labores de acondicionamiento del sistema defensivo también en Arcila, esta vez por parte del caudillo Musa ibn Abī l-‘fiya, quien las impulsó en el primer tercio del siglo en el marco de su lucha contra los idrisíes⁽³⁸⁾. A comienzos del siglo X, la región de Tetuán, hasta entonces bajo la autoridad de la tribu ma‘yakasa, experimentó una revuelta impulsada por Hāmīm al-Muftarī, quien pretendía crear una nueva religión con connotaciones propias del modo de vida bereber. Se trataba de un evidente rechazo de la población a la islamización impuesta por los idrisíes, pero en el 931‘ Abd al-Rahmān III se apodera de esta localidad, que suponía una amenaza para su aliada Ceuta. Por este mismo motivo ordena su abandono, que se mantiene parece ser hasta finales del mencionado siglo. Bajo el dominio de Suqūt al-Bargawātī los habitantes de Tetuán iniciaron una dedicación que sería habitual durante la Edad Media: el curso, cuyos lucrativos beneficios contribuirían en gran medida al desarrollo de la población⁽³⁹⁾.

A su muerte, ‘Abd al-Rahmān III había perdido gran parte de su dominio sobre el norte de África, reteniendo únicamente las plazas de Tánger y Ceuta, ante la acometida de que fue objeto por parte del fatimí ‘Yāwhar al-siqillī⁽⁴⁰⁾. Le hereda en el poder su hijo, al-Hakam II (961-976), quien se caracterizó por continuar la política magrebí iniciada por su padre, para lo cual tomó la decisión de fortalecer aún más los puertos andalusíes con objeto de hacer frente al enemigo norteafricano heredero de los fatimíes en el control del Mediterráneo occidental: los ziríes, así como contra el idrisí al-Hasan ibn Guennūn, quien consiguió el control de las ciudades de Arcila, Basra, Tetuán y Tánger⁽⁴¹⁾. Sus intervenciones en el Magreb pueden ser consideradas dentro de esta estrategia defensiva frente a los poderosos enemigos externos, y fueron más frecuentes incluso que durante el gobierno de su antecesor. Entre las acciones emprendidas por el califa omeya estuvieron la toma de Tánger, a la que dio orden de fortificar, y Qsar Segir, que aparece con los nombres de Marsà Alīm o Bāb al-Qasr, además del ya conocido de Qsar Masmūda⁽⁴²⁾, además del establecimiento de un protectorado en Arcila que se mantuvo hasta la época de su sucesor, Hīšām II y su chambelán, Muhammad ibn Abī A‘mir, más conocido como al-Mansūr, o bien por su apodo-

⁽³⁷⁾ Cf. M^o D. Rodríguez Gómez, “La evolución urbanística: II.”, pp. 171-172 y fuentes citadas en notas 7 y 8.

⁽³⁸⁾ Ibn ‘Idārī, *Bayān*, vol. I, p. 234 ed. Colin y Lévi-Provençal; cf. también M^o D. Rodríguez Gómez, “La evolución urbanística: II”, p. 191.

⁽³⁹⁾ Entre las fuentes que hablan de los hechos históricos ocurridos en Tetuán durante este siglo están Ibn Hayyān, *Muqtabis* V, pp. 217 y ss.; ‘Isā ibn Ahmad al-Rāzī, en Ibn Hayyān, *Muqtabis* VII, trad. E. García Gómez, *El Califato de Córdoba en el “Muqtabis” de Ibn hayyān. Anales palatinos del califa al-Hakam II por ‘Isā ibn Ahmad al-Rāzī (360/971-364/975)*, Madrid: Sociedad de Estudios y Publicaciones, 1967, p. 104 (en adelante esta obra aparecerá citada como Ibn Hayyān, *Muqtabis* VII); al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 130-131 ed., 252-253 trad.; Ibn ‘Idārī, *Bayān*, p. 323 trad. E. Fagnan; Ibn Jaldūn, *K. al-‘Ibar*, vol. II, p. 143 trad. de Slane. Cf. también M^o D. Rodríguez Gómez, “La evolución urbanística: I”, p. 39.

⁽⁴⁰⁾ Ibn al-Atīr, *al-Kāmil fīl-ta’rīj*, ed. Beirut: Dār šādir-Dār Bayrūt, 1965-1967 (reimp. de la ed. de Tomberg, Leiden: Brill, 1851-1876), vol. VIII, pp. 524-525; Ibn ‘Idārī, *Bayān*, vol. I, pp. 222-223 ed. G. S Colin y E. Lévi-Provençal.

⁽⁴¹⁾ Ibn Hayyān, *Muqtabis* VII, pp. 102 y ss.. Los hechos que vinculan a al-Hakam II con el norte de África son descritos por ‘Isā ibn Ahmad al-Rāzī y ocupan la mayor parte del *Muqtabis* VII de Ibn Hayyān. Para estos hechos cf. también Cf. A. al-Nāsirī, *Kitāb al-Istiqsā*, vol. I, pp. 200-203; E. Lévi-Provençal, *Historia de la España musulmana*, pp. 385-397; J. Vallvé, “La intervención”, pp. 21-26; J. Lirola Delgado, *El poder naval*, pp. 205-212.

⁽⁴²⁾ Ibn Hayyān, *Muqtabis* VII, pp. 112-113, 135; cf. también Ibn ‘Idārī, *Bayān*, vol. II, p. 245 ed. G. S Colin y E. Lévi-Provençal.

castellanizado de Almanzor (981-1002)⁽⁴³⁾.

Almanzor mantuvo la misma situación durante su gobierno, quien para contener la embestida zirí en el Norte de África continuó con la empresa de mantener bajo su poder algunas plazas fuertes del Estrecho magrebí, en especial Tánger, que era uno de sus lugares preferidos como paso del Estrecho, Ceuta, cuyo sistema defensivo reforzó en gran medida, Arcila y Nakūr⁽⁴⁴⁾.

Además de estas noticias que conocemos a través de las crónicas, continúa la corriente de geógrafos orientales que describieron el occidente musulmán. Poco a poco van perfeccionando sus conocimientos del mismo, aunque todavía quedasen algunos, como al-Mas'ūdī (m. 345/956), que se limitaban a la mención de Ceuta y Tánger⁽⁴⁵⁾, y al-Muqaddasī quien acusaba algunas contradicciones, como por ejemplo, incluir prácticamente la misma zona en dos términos administrativos diferentes: el de Fez y el de Kairuán, seguramente con motivo de la utilización de distintas fuentes, así como por la rápida evolución de los acontecimientos históricos. Así pues, como pertenecientes a los fatimíes de Kairuán nombra Orán, Ýarāwa, Rachgoun (con el nombre de Arazkūl), Melilla, Nakūr y Ceuta, mientras que pertenecientes a los idrisíes de Fez estarían otra vez Nakūr, Ielich (Yalliš)⁽⁴⁶⁾, el balad Gumāra (región situada entre Tetuán y Alhucemas) cuyo *rustāq* o término abarcaba tres días de camino, Ceuta y Arcila⁽⁴⁷⁾.

El geógrafo de origen persa al-Istajrī puso el énfasis en una de las ciudades más sobresalientes de la zona: Tánger. Por su mención del reino de Nakūr sabemos que éste seguía ocupando un lugar destacado en su siglo, al igual que Arcila⁽⁴⁸⁾.

Sin embargo, tenemos constancia de que en el siglo X existía una perfecta infraestructura costera que uniría el N. de África apta para cualquier intercambio comercial con países lejanos, así como para el transporte de pasajeros⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴³⁾ Ibn Hayyān, *Muqtabis* VII, pp. 113-114; Ibn 'Idārī, *Bayān*, vol. II, pp. 245-246 ed. G. S. Colin y E. Lévi-Provençal; Ibn Abī Zar', *Rawd al-qirtās*, pp. 92 ed., 177 trad.

⁽⁴⁴⁾ Cf. Ibn Hayyān en *Mafājir al-barbār*, ed. E. Lévi-Provençal, *Fragments historiques sur les Berbères au Moyen Âge: Extraits inédits d'un recueil anonyme compilé en 712/1312 et intitulé "Kitāb Mafakhir al-Barbar"*, Rabat, 1934, pp. 15-36; 'Abd al-Malik al-Warrāq, *al-Miqbās fī ajbār al-Magrib wa-Fas*, en *Mafājir al-barbar*, pp. 37-39; Ibn Jaldūn, *K. al-'Ibar*, vol. VII, pp. 24-27, 34-45 ed., vol. III, pp. 217-224 y 235-254 trad. de Slane. Cf. también Cf. A. al-Nās irī, *Kitāb al-Istiḡsā'*, vol. I, pp. 203-204; E. Lévi-Provençal, *Historia de la España musulmana*, pp. 430-437; M^a D. Rodríguez Gómez, "La evolución urbanística: I", pp. 49-50 (Ceuta).

⁽⁴⁵⁾ Al-Mas'ūdī, *K. al-Tanbīh wa-l-iṣrāf*, ed. M. J. de Goeje, *Kitāb al-tanbīh wa-l-iṣrāf. Accedunt indices et glossarium ad tomos VII et VIII*, Leiden: Brill, 1967, 2^a ed. fotomecánica de la 1^a de 1894, (Col. *B.G.A.*; vol. VIII), p. 56.

⁽⁴⁶⁾ Escrita por al-Muqaddasī como *Balliṣ*. Evidentemente esta confusión se debe a la similitud entre los dos nombres, especialmente cuando aparecen escritos en caracteres árabes. Sobre la ubicación de este embarcadero, G. Colin, traductor de la obra de al-Bādisī, *al-Maqsad*, en *Archives Marocaines*, XXVI (1926), espec. p. 84 y nn. 69, 266, decía que era una localidad portuaria situada en Cala Iris, a seis millas al O. de la antigua Bādīs, perteneciente a los *sinhāya*. Cf. también E. Gozalbes Cravioto en su "Atlas arqueológico del Rif", p. 41, quien sitúa esta localidad en las cercanías de Torres de Alcalá.

⁽⁴⁷⁾ Al-Muqaddasī, *Ahsan al-taqāsīm*, pp. 56-57, 220, 223 ed.

⁽⁴⁸⁾ Al-Istajrī, *K. al-masālik wa-l-mamālik*, ed. M. J. de Goeje, *Via regnorum. Descriptio ditionis moslemicae*, Leiden: Brill, 1967, 3^a ed. fotomecánica de la 1^a de 1870, (Col. *B.G.A.*; vol. I), pp. 36-39.

⁽⁴⁹⁾ El siglo X constituye el punto de partida de la excelente obra de O.R. Constable, *Comercio y comerciantes en la España musulmana. La reordenación comercial de la Península Ibérica del 900 al 1500*, Barcelona: Omega, 1997. El despegue comercial experimentado a partir de este momento aparece reflejado, entre otras fuentes, en la documentación de archivo, como sería el caso de la emblemática colección documental conservada en la Genizá de El Cairo, editada parcialmente y estudiada en especial por S.D. Goitein (ed.), *Letters of Medieval Jewish Traders*, Princeton, 1973; "Judaico-Arabic Letters from Spain", en *Orientalia Hispanica sive studia dicata Félix M^a. Pareja*, Leiden, 1974, 331-350, y *A Mediterranean Society. The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza*, Berkeley, 1967-1968, 5 vols., por citar solo unos ejemplos.

Efectivamente, el geógrafo natural de Nisibis Ibn Hawqal (segunda mitad s. IV/X) fue el primer oriental en destacar una serie de lugares de escala menor del Magreb. Entre ellos menciona Orán, Wāsalan⁽⁵⁰⁾, Rachgoun (al que denomina Araŷkūk), Melilla, Nakūr/al-Mazamma⁽⁵¹⁾, Ceuta, Marsà Musa, Tánger y Arcila⁽⁵²⁾.

Pero mucho más precisa que la descripción de Ibn Hawqal es la del gran geógrafo Muhammad ibn Yūsuf al-Warrāq (292-363/904-973), conservada en fragmentos en el *K. al-Masālik wa-l-mamālik* de al-Bakrī. En su obra, al-Warrāq realiza una ingente descripción de la zona, cuya pormenorización no tendrá parangón en ninguna otra de las fuentes que hemos consultado, y que nos ha servido para trazar el mapa de las escalas costeras del Estrecho norteafricano en el siglo X⁽⁵³⁾.

Así pues, comenzando por el E. encontramos Orán, citada por al-Bakrī con motivo de la ruta del Tahert al mar. De ella transmitió, refiriéndose a Mazalquivir, que su puerto era de gran tamaño, resguardado de los vientos y acogedor en invierno. Afirmaba que tenía tan buenas cualidades que fue el motivo por el que un grupo de andalusíes marinos decidió fundar la ciudad⁽⁵⁴⁾.

A seis millas de ese famoso puerto le seguía al-Mā' al-Madfūn, del que no hemos vuelto a encontrar ninguna referencia en otras fuentes⁽⁵⁵⁾.

Otro embarcadero mencionado en la obra del almeriense es el de Aslān (la Wāsalan de Ibn Hawqal). De esta ciudad nuestro autor nos dice también que se hallaba a trece millas al O. del embarcadero de al-Mā' al-Madfūn⁽⁵⁶⁾.

A partir de este lugar se hallaban una serie de *Husūn* cercanos a la línea costera, algunos de ellos con acceso al mar, lo cual nos indica que la amenaza exterior estaba siempre presente en esta línea fronteriza⁽⁵⁷⁾.

⁽⁵⁰⁾ Sobre la ubicación de Wāsalan, que habrá de ser citada en épocas posteriores como Aslān, dice de Slane en la trad. del *Masālik wa-l-mamālik* de al-Bakrī, p. 159 n. 1 que se hallaría a ocho millas de la desembocadura del Tafna, en el Cabo Oulassa. Esta hipótesis se ve corroborada por la afirmación de al-Dimašqī, *Nujbat al-dahr*, ed. M. A. F. Mehren, Osnabrück: Biblio Verlag, 1982 (reimp. de la ed. de 1866), p. 113, quien sostenía que el curso del río Arslān (que bordeaba la ciudad) era paralelo al río de Rachgoun, es decir, el Tafna.

⁽⁵¹⁾ Al-Mazamma era el puerto más importante de Nakūr, y se hallaba frente al actual Peñón de Alhucemas, muy cerca de la ciudad marroquí del mismo nombre.

⁽⁵²⁾ Ibn Hawqal, *K. sūrat al-ard*, ed. J. H. Kramers, *Opus geographicum*, Leiden: Brill, 1967, 3ª ed. fotomec. de la 1ª ed. de 1873, (Col. *B.G.A.*; vol. II), pp. 60-61; trad. francesa J. H. Kramers y G. Wiet, *Configuration de la terre*, Beirut-París: Commission Internationale pour la Traduction de Chefs-d'Ouvre, Maisonneuve et Larose, 1964, t. I, pp. 57-59.

⁽⁵³⁾ Sobre este autor cf. F. Pons Boigues, *Ensayo bibliográfico sobre historiadores y geógrafos arábigo-españoles*, Madrid, 1898, reimp. Amsterdam, 1972, n.º 39; H. Monés, "Al-Ūgrāfiya wa-l-Ūgrāfiyyūn", *Revista del Instituto Egipcio de Estudios Islámicos (RIEEI)*, VII-VIII (1959-1960), 220; C. Brockelmann, *Geschichte der Arabischen Literatur (GAL)*, 2ª ed. Leiden, vol. I, 1943, vol. II, 1949, *Supplementband*, Leiden, vol. I, 1937, vol. II, 1938, vol. III, 1942, espec. *SI*, p. 233.

⁽⁵⁴⁾ Al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 70-71, 81 ed., 144-145, 163 trad. La versión de al-Bakrī sobre la fundación de la ciudad fue también referida por el *K. al-Istibār*, p. 133; Yāqūt, *Mu'jam al-buldān*, ed. Beirut: Dār Sādir-Dār Bayrūt, 1957, 5 vols., espec. vol. V, p. 385; al-Watwāt, *Manāhiġ al-fikar*, ed. F. Sezgin en col. con M. Amawi, *Encyclopaedia of Four Natural Sciences*, Frankfurt: Institute for the History of Arabic-Islamic Science, 1990, 2 vols., espec. vol. I, p. 372; trad. parc. francesa en E. Fagnan, *Extraits inédits relatifs au Maghreb (Géographie et Histoire)*, Argel: Ancienne Maison Bastide-Jourdan, 1924, vol. I, pp. 41-68, espec. p. 45; Ibn 'Abd al-Mun'im al-Himyarī, *Rawd al-mi'tār*, p. 612 ed. I. 'Abbās. Cf. también para Orán en el s. X Ibn Abī Zar', *Rawd al-qirtās*, pp. 95, 103, 143, 168 ed., 182, 276, 329 trad.; Ibn al-Jatīb, *A'māl*, pp. 154-155 ed. al-'Abbādī y al-Kattānī, 103 trad.

⁽⁵⁵⁾ Al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 81 ed., 163 trad.

⁽⁵⁶⁾ Al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 79, 81 ed., 159-160, 163 trad.

⁽⁵⁷⁾ Estos *Husūn* eran: el de Tānkaramt, a seis millas de Aslān (de este *Hisn* M. G. de Slane refiere que estaría al O. de Aslān, pero no añade nada más sobre su posible ubicación); Fakkān, según al-Bakrī, estaba a dos jornadas de Aslān, y entre ambas circulaba el río Say. Al N. de esta ciudad había una montaña a la que llama Awšīlās, mientras que al S. circulaba el río Sira, =

Se encuentra otra descripción bastante amplia en el *Masālik wa-l-mamālik*, esta vez relativa a la ciudad de Arašqūl, de la que ya se advirtió que correspondía a una localidad situada frente a la isla que actualmente se denomina Rachgoun, cercana a la actual ciudad de Beni-Saf. De la isla de Rachgoun encontramos en el *Masālik* que la distancia entre ella y el continente era tan escasa, que la voz potente de un hombre podía escucharse desde un lugar al otro, siempre que el mar estuviese en calma. Sobre la ciudad de Arašqūl, al-Bakrī sostenía que por ella pasaba el río Tafna (Tāfnā), desembocando en el mar en ese punto. Los barcos de pequeño calado, según al-Bakrī, navegaban por ese río desde el mar hasta la ciudad, recorriendo un trayecto de dos millas⁽⁵⁸⁾.

Seguidamente se accedía al Hisn al-Wardāniyya. Por al-Idrīsī, sabemos que también poseía un embarcadero⁽⁵⁹⁾.

A cuatro millas al O. del Hisn al-Wardāniyya cuenta al-Bakrī que estaba Hunayn, la que hoy en día es la ciudad argelina de Honaine. Este *Hisn* poseía un conocido puerto muy frecuentado, que en siglos posteriores se convertiría en uno de los más importantes del Estrecho⁽⁶⁰⁾.

Después de Honaine se hallaba la hoy desaparecida Timnāna, en cuya costa se alzaba el *Hisn* de Tāwunt, también desaparecido, el cual, al igual que Honaine se convertirá en siglos posteriores en un relevante núcleo urbano gracias principalmente a sus relaciones comerciales con los catalanes⁽⁶¹⁾.

Siguiendo hacia el O. de este puerto se hallaría el lugar donde sitúa al-Bakrī la rada de 'Ayrūd, a la que califica como resguardada por su parte occidental, que podía ser abordada en verano⁽⁶²⁾. Según dijimos, esta rada podría estar ubicada en la desembocadura del río Kiss, probablemente en lo que hoy es la ciudad de Saïda.

Añade al-Bakrī que a continuación se encontraba Ŷarāwa. De esta ciudad opina al-Bakrī que era un lugar seguro situado en la desembocadura de un río, y a 8 millas de

= cuyo nacimiento se hallaba al E. de Fakkān. Al O. de esta ciudad se hallaba la confluencia de tres ríos: el Sīra, el Say y el Hant (el traductor opina que esta ciudad, llamada también Ifgan, estaba situada en la confluencia de los ríos Fekkan y Hammam, a cinco o seis leguas al S.E. de Mascara); a tres millas del anterior *Hisn*, había otro llamado Marnīsat al-Bi'r; a otras tres millas de Marnīsat al-Bi'r se hallaba el Hisn Ibn Zīna, por el que pasaba un río; Desde ese *Hisn* se llegaba a otro situado sobre una montaña a orillas del mar, llamado al-Furus. Cf. al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 79-80 ed., 160-161 trad.

⁽⁵⁸⁾ Al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 80 ed., 161 trad. Cf. para Rachgoun en los ss. X y XI a Ibn Hayyān, *Muqtabis V*, ed. P. Chalmeta, F. Corriente y M. Subh, Madrid: Instituto Hispano-Árabe de Cultura (IHAC)-Fac. de Letras de Rabat, 1979, pp. 312-314, 325-327, trad. M^a J. Viguera y F. Corriente, *Crónica del califa 'Abd al-Rahmān III al-Nāsir entre los años 912 y 942*, Zaragoza: Anubar-IHAC, 1981, pp. 236-7, 245-6, en donde se relatan las luchas de al-Nāsir por contener el avance šī'ī por la zona de Tremecén; cf. También para Rachgoun (con el nombre de Haregol) a León el Africano, *Wasf Ifrīqiya*, p. 213 trad. S. Fanjul y N. Consolani; vol. II, p. 330 trad. Épaulard.

⁽⁵⁹⁾ Al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 80 ed., 161 trad.

⁽⁶⁰⁾ Al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 80 ed., 161 trad.; Para Honaine en el s. X. cf. Ibn al-Jatīb, *A'māl*, pp.155 ed. al-'Abbādī y al-Kattānī, 103 trad. Cf. también M.-A. Bouayed, "Le port de Hunayn, trait d'union entre le Maghreb central et l'Espagne au Moyen-Age", en M. Garcia-Arenal y M^a J. Viguera (eds.), *Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb Magreb (siglos XIII-XVI)*, Madrid, 1987, Madrid: CSIC-IHAC, 1988, pp.325-359.

⁽⁶¹⁾ Para Timnāna cf. al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 80, 89 ed., 161-162, 179-180 trad. Este puerto también aparece en el *K. al-Istibsār*, p.135, en relación con unos hechos ocurridos en el s. X. Cf. Tāwunt en al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 80, ed., 162 trad. Para de Slane, este puerto estaba situado inmediatamente al E. de la actual Gazauet, cf. *Table géographique*, p.530.

⁽⁶²⁾ Al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 89 ed., 179-80 trad. Ibn Abī Zar', en el *Rawd al-qirtās*, p.143 ed., 276 trad. habla de una localidad cercana a Melilla llamada 'Ayrīf con motivo de unos acontecimientos ocurridos en el s. XI. Podría tratarse del mismo lugar.

las islas del río Muluya (Mulūyya), es decir, las islas Chafarinas⁽⁶³⁾. Recordemos que en opinión del editor de esta obra, al-Bakrī se equivocaba, puesto que la ciudad de Ŷarāwa estaba situada en la orilla derecha del río Kiss, a seis millas del mar. En realidad al-Bakrī habría dado el emplazamiento del ya mencionado ‘Aŷrūd⁽⁶⁴⁾.

También hallamos en el *Masālik wa-l-mamālik* la enumeración de los lugares dependientes de Nakūr donde los barcos fondeaban, *balad* que durante el siglo X vivía su mayor esplendor hasta que fue arrasado por el almorávide Yūsuf ibn Tūsfun⁽⁶⁵⁾. Estos lugares serían los siguientes:

Marsà Mulūyya, en la desembocadura del famoso río.

Yarf Harak, del que cuenta al-Bakrī que entre él y la ciudad de Melilla había una bahía (*ŷūn*) emplazada frente al puerto andalusí de Almuñécar. Por esta última aseveración podemos deducir que Yarf Harak bien pudiera tratarse del cabo llamado de las Tres Forcas, pues ciertamente éste, junto con Melilla, conforman una bahía que cae frente a Almuñécar, posibilidad ésta en la que coincidimos con Gozalbes Busto⁽⁶⁶⁾.

El embarcadero de Kurt (o Karat) estaría probablemente en la desembocadura del río Kert, en donde hoy se halla la localidad de Aazanèn. Acerca de Kurt, afirmaba que era un lugar repleto de arenales que contenían agua potable subterránea, en donde los barcos pequeños pasaban el invierno. Posteriormente, indicaba que Kurt era una rada foránea, a 15 millas al E. de Marsà Tamsāmān, que contaba con muchos pozos.

Awqfīs estaría próximo a la montaña de Tamsāmān, conocida también como el monte Abū l-Hasan.

Por los datos proporcionados por el geógrafo de Dalías, es muy posible que Marsà Tamsāmān se hallase en la desembocadura del río Amekran, cerca del Cabo Quilates. En otro lugar del texto, algo más adelante que la anterior referencia, al-Bakrī aportaba unas indicaciones de gran importancia para conocer su ubicación, puesto que sostenía que Marsà Tamsāmān, embarcadero utilizado por los barcos en verano, estaba a 20 millas de Nakūr. Cuando habla del embarcadero del Wādī Baqar es posible que se esté refiriendo al mismo Marsà Tamsāmān, puesto que el Wādī Baqar se identifica con el río Amekran, en cuya desembocadura, como se ha dicho, las embarcaciones hacían escala. Ahora bien, en otra ocasión, al-Bakrī nos dice que en Marsà Tamsāmān había un lugar conocido como Budkūn, en el río al-Baqar o Amekran, lo que da que pensar que ese podría ser el nombre del puerto de la ciudad de Tamsāmān, ciudad ésta que se hallaría algo más al interior, al igual que en la actualidad.

Para mayor complicación de la nomenclatura toponímica, también hay que apuntar la hipótesis de que este Budkūn sea el Bū Sakkūr situado en un saliente en las

⁽⁶³⁾ Al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 89 ed., 179-180 trad.

⁽⁶⁴⁾ Al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, p. 179, n. 3. También aparece Ŷarāwa citada en el s. X en el *Muqtabis* V de Ibn Hayyān, pp. 325-327, 382 ed., 245-246, 285-286 trad.

⁽⁶⁵⁾ Sobre Nakūr en los ss. X y XI cf. Ibn Hayyān, *Muqtabis* V, pp. 192, 252, 281, 285 trad.; Ibn Abī Zar’, *Rawd al-qirtās*, pp. 84, 85, 143 ed., 163, 165, 276 trad.; Ibn al-Jaŷīb, *A’māl*, pp. 112-113 trad. R. Castrillo; Ibn Marzūq, *al-Musnad al-sahīh al-Hasan fī ma’athir mawlā-nā Abī l-Hasan*, trad. M^a J. Viguera, *El Musnad. Hechos memorables de Abū l-Hasan, sultán de los benimerines*, Madrid: IHAC, 1977, p. 98; al-Bādisī, *Maqsad*, pp. 28, 79, 95 trad.; Ibn Jaldūn, *K. al-‘Ibar*, principalmente vol. VI, pp. 251-254 ed., vol II pp. 137-143 trad. de Slane.

⁽⁶⁶⁾ G. Gozalbes Busto, *Estudios sobre Marruecos*, p. 37.

inmediaciones de Alhucemas, en el lugar donde, según se ha visto, las fuentes latinas localizan un *Promontorium* (el Ras Bouskour o Punta de los Frailes), donde las embarcaciones podían atracar⁽⁶⁷⁾. Ciertamente, el problema del emplazamiento de los puertos cercanos a Tamsaman es hoy por hoy de difícil resolución contando únicamente con la ayuda de las fuentes escritas, que se muestran muy imprecisas y contradictorias.

Otro de los puertos pertenecientes al *balad* de Nakūr era el de al-Mazamma.

Buqūyya (probablemente al Este de Alhucemas, donde existe un macizo de los Bokkoyas), Bādīs y Bālliš (Ielich, posiblemente situado en Cala Iris, como ya se ha visto) eran otros de los embarcaderos dependientes de Nakūr. A Marsà al-Dār no he podido localizarlo⁽⁶⁸⁾.

Siguiendo hacia el E., a una milla del cabo Yarf Harak (recordamos que sería el Cabo de las Tres Forcas), se hallaba el puerto de Melilla. Esta ciudad mantenía una cierta independencia de Nakūr puesto que permaneció durante largo tiempo bajo la protección andalusí, y después bajo la del idrisí Muhammad ibn Idrīs, hasta que los almorávides extendieron su dominio sobre ella en el 1084, al mismo tiempo que sobre Nakūr⁽⁶⁹⁾.

Tras esta descripción extremadamente pormenorizada y compleja del territorio de Nakūr, e intentando seguir la dirección Oeste, se encuentra en la obra de al-Bakrī la ciudad de Tetuán (con la grafía “Titāwān”). La ciudad de Tetuán, dice al-Bakrī, estaba en la parte inferior del río Ra’s, llamado por al-Warrāq Wādī Ma’yakasa (río Martín). En este lugar el río se ensanchaba, lo que permitía el paso de pequeños barcos, que iban desde el mar hasta entrar en Tetuán, a 10 millas de distancia⁽⁷⁰⁾.

A continuación emprendía al-Bakrī la descripción de la cora de Tánger, comenzando por señalar el camino costero de Ceuta a Tánger, descripción analizada en profundidad por el profesor Joaquín Vallvé⁽⁷¹⁾.

Al puerto de Ceuta le seguía el pequeño embarcadero conocido como Marsà Dannīl. A continuación se hallaba el embarcadero de la Isla del Perejil (Īazīrat Tawra, “Isla del Coral”)⁽⁷²⁾, isla montañosa que recibía su nombre de una alquería situada

⁽⁶⁷⁾ Cf. para Bū Sakkūr el comentario de G. Colin en su trad. del *Maqsad* de al-Bādīsī, n. 394a. En opinión de E. Gozalbes Cravioto, Awqāf se hallaría en la desembocadura del río Amekran, mientras que Budkūn estaría localizado en la desembocadura del Bussecur, versión ésta que nos parece acertada. Cf. “Atlas arqueológico del Rif”, pp. 43, 45.

⁽⁶⁸⁾ Los embarcaderos del *balad* de Nakūr se citan en las pp. 90, 99 ed., 181, 196-197 trad. del *K. al-Masālik wa-l-mamālik* de al-Bakrī. Para al-Mazamma en el s. X cf. también León el Africano, *Wasf Ifrīqiya*, p. 182 trad. S. Fanjul y N. Consolani; vol. I, p. 278 trad. Épaulard.

⁽⁶⁹⁾ Al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 88-89, 99 ed., 178-179, 197 trad.; cf. también Melilla en los ss. X y XI en Ibn Hayyān, *Muqtabis V*, pp. 382 ed., 285-286 trad.; al-Himyārī, *K. al-Rawd al-mi’tār*, p. 545 ed.; Ibn al-Jatīb, *A’māl*, pp. 214 ed. al-‘Abbādī y al-Kattānī, 128 trad.; Ibn Jaldūn, *K. al-‘Ibar*, vol. VI, pp. 154, 158, 160 ed., vol. I pp. 260, 265, 268 trad. de Slane; Ibn Abī Zar’, *Rawd al-qirtās*, pp. 84, 143 ed., 163, 276 trad.; Gozalbes Busto, *Estudios sobre Marruecos*, p. 38.

⁽⁷⁰⁾ Al-Bakrī, *K. al-Masālik*, pp. 106-107 ed., 210-211, 252 trad. Otras fuentes que hablaban de Tetuán durante el s. X fueron Ibn Hayyān, *Muqtabis V*, pp. 217 y ss.; Ibn Hayyān, *Muqtabis VII*, p. 104; Ibn ‘Idārī, *Bayān*, p. 323 trad. Fagnan; Ibn Jaldūn, *K. al-‘Ibar*, vol. VI, pp. 254-256, 257 ed., vol. II, pp. 143-144, 148 trad. de Slane.

⁽⁷¹⁾ En su discurso leído en el acto de su recepción pública como nuevo miembro de la Real Academia de la Historia, citado repetidamente en nuestro trabajo como *Nuevas ideas sobre la conquista árabe de España*. Cf. también el interesante artículo de C. Gozalbes Cravioto, “La costa de Ceuta a Tetuán en los siglos XV-XVI. Notas de toponimia portuguesa”, *CBET*, XIX-XX (1979), 59-91, en donde se identifican numerosos topónimos de la zona, algunos de ellos mencionados por al-Bakrī.

⁽⁷²⁾ Al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 104-106 ed., 205-208 trad.

frente a la isla, en tierra firme.

Después se pasaba a la montaña de Marsà Mūsà (el Puerto de Moisés o de Mūsà ibn Nusayr)⁽⁷³⁾, embarcadero que hoy en día conserva el nombre de al-Marsà, mientras que el monte que domina este lugar recibe el nombre de Jbel Mūsà o Sierra Bullones.

Seguidamente se hallaba al-Qasr al-Awwal (el “Primer Alcázar”), que puede ser identificado con Alcazarseguer (al-Qasr al-sagīr, el “Pequeño Alcázar”). Los barcos entraban por su río (el río Alcázar), con una longitud de dos *sikka* (paradas de posta), hasta llegar a las murallas de al-Qasr, lo que hace suponer que esta fortaleza estaba antaño bastante más hacia el interior que la actual, o bien que el nivel de las aguas ha subido considerablemente en los últimos siglos, ya que en la actualidad la fortaleza está muy cerca del mar. Al-Qasr se encontraba justo en medio de Ceuta y Tánger, a una jornada de camino de cada una⁽⁷⁴⁾.

Después de Tánger el siguiente puerto donde los barcos hacían parada era el de Arcila. Sobre Arcila señala al-Bakrī que era la primera ciudad del litoral africano, empezando por el Oeste. Se hallaba sobre una llanura rodeada de pequeñas colinas, mientras que por el N.O. estaba bañada por el mar. Su puerto ofrecía abrigo seguro a los navíos⁽⁷⁵⁾.

También Alcazarquivir ocupa un lugar en la obra de al-Bakrī, quien lo presenta con el nombre de Sūq Kutāma, a través del cual se pone en evidencia su actividad eminentemente comercial⁽⁷⁶⁾.

Después de esta extraordinaria relación de embarcaderos plasmada en la obra de al-Bakrī apenas si hay alguna información nueva sobre la línea costera norteafricana en este siglo X. Mencionamos en este sentido las aportaciones del cronista magrebí Ibn ‘Idārī (2ª mitad del siglo VII-principios del siglo VIII/XIII-XIV) del historiador Ibn Hayyān (377-469/987-8-1076) y del gran Ibn Jaldūn (732-808/1331-2-1406) sobre Tiguissas. Concretamente Ibn Hayyān la presentaba con el nombre de Tīyīsās en su *Muqtabis*, y sostenía que fue un lugar en el que los idrisíes se hicieron fuertes en el año 322/934, mientras que Ibn Jaldūn, quien denomina a este lugar Tīkīsās, también expone

⁽⁷³⁾ Al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 104-106 ed., 205-208 trad. Cf. J. Vallvé, *Nuevas ideas*, p. 38.

⁽⁷⁴⁾ Al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 104-106 ed., 205-208 trad. Esta descripción está llena de confusiones y errores, como, por ejemplo, la confusión del río Alcázar (al que denomina *al-Yamm*) con el Lian. Cf. J. Vallvé, *Nuevas ideas*, pp. 42-44. Sobre Alcazarseguer en el s. X, cf. Ibn Hayyān, *Muqtabis* VII, p. 147 trad., bajo el nombre de Marsà Alīm y Bāb al-Qasr; Ibn Abī Zar’, *Rawd al-qirtās*, pp. 92, 99 ed., 177, 191 trad. En el s. XI existen numerosos testimonios sobre Alcazarseguer, como consecuencia de las mejoras introducidas por los almorávides, que lo utilizaron como lugar de paso para la Península. Cf. Ibn Abī Zar’, *Rawd al-qirtās*, pp. 152 ed., 295 trad.; Ibn ‘Idārī, *Bayān*, trad. esp. de A. Huici Miranda, Tetuán, 1954-1956, pp. 68, 91, 156, 263, 275; Ibn sāhib al-Salā, *al-Mann bi-l-imāma*, ed. ‘A.H. al-Tāzī, Bagdad, 1979, 2ª ed., trad. esp. A. Huici, Valencia, 1969, (col. *Textos medievales*; 24), pp. 40, 71, 91.

⁽⁷⁵⁾ Al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 111-113 ed., 218-222 trad. También habla de la Arcila del s. X Ibn Hayyān, *Muqtabis* V, pp. 347 ed., 261 trad. y *Muqtabis* VII, pp. 114, 124, 131, 135-6, 156, 171, 191 trad.; Ibn ‘Idārī, *Bayān*, ed. G. S. Colin y E. Lévi-Provençal, vol. III p. 114; trad. F. Maíllo Salgado, *La caída del Califato de Córdoba y los reyes de Taifas (al-Bayān al-Mugrib)*, Salamanca: Universidad, 1993, p. 103; Ibn al-Jatīb, *A’māl*, pp. 211, 213, 219-220 ed. al-‘Abbādī y al-Kattānī, pp. 127-128, 130 trad., 42, 119 ed. Lévi-Provençal; Ibn Jaldūn, *K. al-Ibar*, vol. II, p. 148 trad. de Slane (en la ed. del texto árabe, vol. VI, p. 257, pone *basā’it al-Magrib*, literalmente “las llanuras del Magreb”); Ibn Abī Zar’, *Rawd al-qirtās*, pp. 81, 84, 88 ed., 156, 161, 168 trad.; León el Africano, *Wasf Ifrīqiya*, p. 174 trad. S. Fanjul y N. Consolani; vol. I, p. 261 trad. Épaulard. Para la toponimia menor de la zona del Estrecho, cf. C. Gozalbes Cravioto, “La costa africana del Estrecho de Gibraltar. Notas de toponimia portuguesa”, *CBET*, XXI-XXII (1980), 149-184.

⁽⁷⁶⁾ Al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 110 ed., 216 trad. Con la misma denominación de Sūq Kutāma aparece también en Ibn Hayyān, *Muqtabis*, VII, p. 215 trad.

una serie de hechos ocurridos en 338/949-950 en el marco de los conflictos sostenidos entre idrisíes y omeyas⁽⁷⁷⁾.

La orilla andalusí

Al igual que se ha visto en el caso magrebí, en los inicios de la penetración islámica en al-Andalus la línea portuaria del territorio situado en torno al Estrecho se hallaba en un estado de relativo abandono provocado por la crisis de finales del imperio romano y la llegada de los visigodos.

Como ocurre con el Magreb, durante el periodo de tiempo que aquí se trata, la mayoría de los geógrafos árabes muestran un gran desconocimiento de al-Andalus. Así pues, sus relaciones aparecen incompletas y, en ocasiones, confusas y erróneas, con motivo principalmente de la adaptación de unos topónimos en lengua latina a la escritura árabe. Por otra parte, también se da el caso de que la mayoría de estos geógrafos eran los mismos autores orientales que ya se citaron para la orilla sur del Estrecho, desconocedores del terreno, de ahí sus múltiples equivocaciones, que indujeron a error a los que se basaron en sus obras.

Si ya considerábamos escasas las fuentes que hacen mención del Estrecho magrebí, aún lo son menos y más deshilvanadas las que se ocupan de la andalusí, no existiendo por desgracia una relación tan detallada y rica de los embarcaderos de la orilla norte como la de al-Bakrī para la orilla sur.

Muchos de estos autores bebieron de las fuentes latinas, com fue el caso de Ahmad al-Rāzī (m. 344/955?), que es considerado el fundador de una auténtica ciencia geográfica en al-Andalus y cuya obra, el *Ajbār mulūk al-Andalus*, tendrá decisivas repercusiones en estudiosos de épocas posteriores.

La mayoría de los datos que hacen referencia al siglo VIII en estos centros portuarios proviene de fuentes históricas, las cuales suministran noticias sobre desembarcos desde el Norte de África en al-Andalus y viceversa, principalmente de personajes tan conocidos como Tāriq ibn Ziyād, Mūsà ibn Nusayr y ‘Abd al-Rahmān I a los cuales ya he mencionado anteriormente. Tomando como marco los acontecimientos históricos ocurridos a la llegada de estos personajes, son numerosas las citas en las fuentes de las localidades portuarias de Almuñécar, Málaga, Algeciras, Gibraltar, Tarifa (estas tres últimas confundidas en ocasiones bajo un mismo topónimo, al-Ŷazīra), además de la enigmática Ŷazīrat Umm Hakīm. Sobre la identificación de este topónimo, el profesor Vallvé sostiene que se trataría en realidad de la traducción de la isla a la que los romanos llamaban “Isla de Hera o de Juno”, insistiendo en que no tiene sentido la afirmación de algunas fuentes que, llevadas por la atracción que los actos legendarios ejercía sobre sus imaginaciones, atribuían el nombre de esta isla a una esclava de Mūsà ibn Nusayr⁽⁷⁸⁾.

⁽⁷⁷⁾ Cf. Ibn ‘Idārī, *Bayān*, p. 323 trad. Fagnan; Ibn Hayyān, *Muqtabis* V, pp. 350 ed., 263 trad.; Ibn Jaldūn, *K. al-‘Ibar*, vol. VI, p. 527 ed., vol. II, p. 148 trad. de Slane.

⁽⁷⁸⁾ Para Ŷazīrat Umm Hakīm cf. J. Vallvé, *Nuevas ideas*, pp. 86-93. Estos topónimos, como acabamos de decir, aparecen en incontables ocasiones en las fuentes árabes al relatar acontecimientos ocurridos durante el primer siglo de la llegada de los musulmanes a al-Andalus. Cf. como ejemplo *Ajbār maymū’a*, pp. 20, 25, 76 trad. E. Lafuente Alcántara; Ibn ‘Abd al-Hakam, *Futūh Ifrīqiya wa-l-Andalus*, pp. 42-45 trad. E. Vidal; Ibn al-Afīr, *Kāmil*, vol. IV, pp. 540 y ss.; al-‘Udrī, *Tarsī’ al-ajbār*, ed.=

Al mismo tiempo, también existe información sobre algunos ataques de corsarios andalusíes que partían principalmente desde los embarcaderos de la región occidental⁽⁷⁹⁾.

No obstante, se puede concluir que estos datos resultan escasos y sucintos. De las actividades portuarias que hemos comentado anteriormente podemos suponer que apenas existía durante este siglo un apoyo estatal a la navegación, quedando ésta a merced de la iniciativa privada. En este sentido, Morales Belda refiere que “los primeros 130 años de Al-Andalus fueron de economía marítima “privada” únicamente”⁽⁸⁰⁾. Por otra parte, Lirola Delgado matiza esta afirmación tras exponer una serie de acontecimientos en donde se demuestra el uso de naves con fines militares en los primeros tiempos del Islam en al-Andalus. No obstante, precisa que no está demostrado que esas naves fuesen construidas con el apoyo estatal, puesto que podrían haber sido arrendadas a particulares que las usaban con fines comerciales⁽⁸¹⁾.

Lo más probable podría ser que los núcleos portuarios, al no recibir una decisiva atención por parte de los emires, ocupados como estaban en afianzar su poder en el interior de la Península, y careciendo de un enemigo suficientemente peligroso en el exterior (recordemos que sus relaciones con los jāriyíes del norte de África fueron cordiales)⁽⁸²⁾, no tuviesen la oportunidad de alcanzar un desarrollo considerable, al faltarles ese definitivo apoyo estatal.

En el ocaso del s. VIII se reactivan los ataques del corso andalusí, que se prolongarán a lo largo del siguiente siglo. Sin embargo, y como concluye Pierre Guichard, el siglo noveno fue una continuación de los anteriores en lo que respecta a la debilidad de las zonas costeras, frente a la pujanza económica de las regiones del interior⁽⁸³⁾, como consecuencia del proceso de ruralización y retirada de las costas que ya se ha comentado previamente, tras la crisis que se produjo a la caída del Imperio Romano.

Lo cierto es que en el siglo IX existen algunas aportaciones que informan sobre la red de embarcaderos del sur de al-Andalus. Algunas de estas aportaciones, como ya se ha advertido, fueron debidas a geógrafos orientales, que muestran un profundo desconocimiento de la zona.

= 'A. 'A. al-Ahwānī, Madrid: Instituto de Estudios Islámicos, 1965, pp. 117-118; Ibn al-Kardabūs, *Ta'riḥ*, pp. 46, 51 ed.; Ibn al-Šabbāt, *siḥā*, pp. 134, 144-145, 152-153 ed.; trad. parc. española E. de Santiago Simón, “Un fragmento de la obra de Ibn al-Šabbāt (s. XIII) sobre al-Andalus”, *Cuadernos de Historia del Islam (CHI)*, V (1978), 32-33, 49-50, 65-67; Ibn Abī Dīnār, *Mu'nis*, p. 36; Ibn al-Abbār, *al-Hulla al-siyarā'*, ed. 'A. A. al-Tabbā', Beirut: Dār al-Našr li-l-Īhāḥiḥān, 1381/1962, p. 214; Ibn al-Qūtiyya, *Ta'riḥ*, pp. 16, 24, 41, 49-50, 94, 198 ed., 12, 18, 32, 39, 171 trad.; Ibn al-Jatīb, *A'māl*, pp. 6, 8 ed. Lévi-Provençal. Cf. para estos acontecimientos decisivos E. Lévi-Provençal, *Historia de la España musulmana*, pp. 3-59, y P. Chalmeta, *Invasión e islamización*, pp. 95-254.

⁽⁷⁹⁾ Estos sucesos históricos aparecen explicados con detalle en el libro de J. Lirola Delgado, *El poder naval*, pp. 84-94.

⁽⁸⁰⁾ F. Morales Belda, *La marina de al-Andalus*, Barcelona: Ariel, 1970, p. 85.

⁽⁸¹⁾ J. Lirola Delgado, *El poder naval*, pp. 82-92.

⁽⁸²⁾ Cf. para las relaciones entre los omeyas y el Norte de África a P. Guichard, “Los omeyas de Córdoba: las relaciones con el Magreb”, en R. López Guzmán (coord.), *La Arquitectura en el Islam occidental*, Granada: El Legado Andalusí, 1995, pp. 17-27.

⁽⁸³⁾ P. Guichard, “Animation maritime et développement urbain des côtes de l'Espagne orientale et du Languedoc au Xe siècle”, en *Occident et Orient au Xe siècle. Actes du IXe Congrès de la Société des Médiévistes*, Paris, 1979, pp. 187-192. Aunque el profesor Guichard estudia este fenómeno en la región levantina, lo cierto es que resulta perfectamente extrapolable a la costa meridional de al-Andalus.

Este es el caso del autor de origen persa Ibn Jurdādbih o Jurradādbih (s. IX). En su obra, Ibn Jurdādbih demuestra su poco conocimiento del Occidente musulmán, cayendo en una serie de confusiones que serán comunes en otros muchos geógrafos de su época. Así pues, afirma que la ciudad de Ceuta se encontraba al lado de al-Jadrā', siendo ésta una de las pocas ciudades de al-Andalus que señala en su obra⁽⁸⁴⁾. A propósito de este topónimo, otra vez es necesario recurrir a los trabajos de un gran especialista en el tema, el profesor J. Vallvé, quien llega a la conclusión de que los primeros geógrafos, confundidos con las distintas fuentes latinas, atribuyeron el nombre de al-Jadrā' a Cádiz y Algeciras indistintamente. Por otra parte, también sostiene que al-Ŷazīra al-Jadrā' es una transcripción de la Isla de Gadeira, es decir, la isla de Cádiz, según aparece en la geografía de Ptolomeo, cuyo manual fue muy utilizado por los primeros geógrafos orientales⁽⁸⁵⁾.

Un contemporáneo de Ibn Jurdādbih, al-Ya'qūbī, también se caracterizó por su laconismo a la hora de describir las costas andalusíes, y únicamente refiere de al-Andalus el topónimo al-Ŷazīra, confirmando que era uno de los embarcaderos más relevantes del litoral sur andalusí⁽⁸⁶⁾. Al igual que los dos anteriores, Ibn al-Faqīh al-Hamdānī o al-Hamadānī, bebiendo de la misma fuente que Ibn Jurdādbih, informa de que Ceuta estaba al lado de al-Jadrā', lugar este último que adscribe a la circunscripción de Tánger⁽⁸⁷⁾.

Sin embargo, las aportaciones de este tipo de fuentes se muestran muy poco cercanas a la realidad andalusí durante este siglo, observándose claros esfuerzos por ajustar los topónimos de una línea costera con origen en la Antigüedad clásica a la fonética de los nombres de las pocas localidades portuarias que llegaban a sus oídos, principalmente las que tuvieron un cierto protagonismo con motivo de la llegada del Islam a la península.

Los ataques de los *mayūs*⁽⁸⁸⁾ a las costas andalusíes repercutieron de forma decisiva en la organización de sus puertos. Con motivo de estas incursiones, el emir 'Abd al-Rahmān II (822-852) comprende la necesidad de reforzar la frontera marítima y recurre a la creación de una flota propia para hacer frente a un enemigo externo que ya había provocado serios daños en otras costas. Como consecuencia, se crearon nuevas atarazanas y los embarcaderos fueron bien pertrechados con soldados y materiales bélicos y náuticos⁽⁸⁹⁾.

Sin embargo, estos preparativos no fueron lo suficientemente eficaces como para impedir la toma de Algeciras por estos *mayūs*, ocurrida durante el gobierno del emir Muhammad I (852-886), a la que saquearon, quemando además su mezquita aljama, aunque sí se evitó el desembarco en la cora de Rayya. Durante estos años en que se produce la intervención omeya en el Norte de África, el puerto de Algeciras alcanzó

⁽⁸⁴⁾ Ibn Jurdādbih, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, pp. 8 ed., 9 trad. M. Hadj-Sadok.

⁽⁸⁵⁾ Cf. J. Vallvé, "Fuentes latinas de los geógrafos árabes", *Al-Andalus*, XXXII (1967), 241-260, en concreto pp. 256-257; del mismo autor, *Nuevas ideas*, pp. 79-83 y "Toponimia de España y Portugal. Las lenguas hispánicas y su reflejo en las fuentes árabes", *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CXCI/II (1996), 197-237, espec. pp. 233-235.

⁽⁸⁶⁾ Al-Ya'qūbī, *K. al-Buldān*, pp. 354 ed., 218 trad.

⁽⁸⁷⁾ Al-Hamdānī, *K. al-Buldān*, pp. 79 ed., 32-33 trad. M. Hadj-Sadok.

⁽⁸⁸⁾ Recordemos que estos mismos *mayūs* fueron los que atacaron y arrasaron Arcila y Nakūr.

⁽⁸⁹⁾ J. Lirola Delgado, *El poder naval*, pp. 113-114.

gran importancia como lugar desde donde partían las naves hacia el Magreb⁽⁹⁰⁾.

Efectivamente, durante el gobierno del emir ‘Abd al-Rahmān II, al-Andalus gozó de un periodo de relativa calma que sirvió para sanear y fortalecer la administración omeya, así como para construir nuevos edificios y reforzar las defensas del país, como es el caso de la creación de un buen número de *ribāts* costeros. Posteriormente, esta prosperidad, que sin lugar a dudas debió beneficiar también a los centros portuarios, fue declinando progresivamente durante el gobierno de sus sucesores Muhammad I, al-Mundir (886-888) y ‘Abd Allāh (888-912). Esta época estuvo marcada por unos hechos que alteraron la vida en las costas andalusíes: nos referimos a la sublevación del muladí ‘Umar ibn Hafsūn, que consiguió que muchas de las localidades portuarias del Estrecho se adhirieran a su causa, como ocurrió con Salobreña, Almuñécar, Jate, Málaga, Fuengirola y Algeciras⁽⁹¹⁾.

Fueron tiempos de inestabilidad, que, sin embargo, no impidió que la iniciativa privada organizase los intercambios comerciales a través de los puertos y otros lugares en donde se traficaba con mercancías. De hecho, fue por estas fechas cuando grupos de marinos andalusíes se estableció en Ténès (262/875) y Orán (290/902). Lo cierto es que en estos momentos en que la actividad privada suplía las carencias del ámbito estatal, más preocupado por conseguir alcanzar la estabilidad interna, el nivel de autonomía de algunas ciudades costeras llegó hasta el punto de que algunos investigadores lleguen a hablar de una “república de marinos” de Pechina⁽⁹²⁾. Efectivamente, unos de los embarcaderos del litoral andalusí que mostró una mayor actividad durante este siglo fue el puerto de Pechina, la que sería posteriormente la famosa ciudad de Almería. En ella se estableció un *Yund* árabe yemení que hacía vida de *ribāt* para resguardar la ciudad de los ataques marítimos de los normandos y de cualquier otro enemigo, los cuales habían edificado una mezquita⁽⁹³⁾ necesaria para llevar a cabo su actividad dedicada a la guerra y a la oración. Posteriormente, en 271/884⁽⁹⁴⁾, un grupo de marinos andalusíes se asentó en Pechina gobernando de forma autónoma al poder central, lo cual supuso el punto de partida del desarrollo urbanístico de Almería. Una de sus acciones fue conseguir

⁽⁹⁰⁾ Al-Bakrī, *K. al-Masālik wa-l-mamālik*, p. 92 ed. de Slane.

⁽⁹¹⁾ Cf. *Una crónica anónima de ‘Abd al-Rahmān III al-Nāsir*, ed. y trad. E. García Gómez y E. Lévi-Provençal, Madrid-Granada, 1950, pp. 42, 68-70 ed., 106-107, 141-142 trad.; Ibn Hayyān, *Muqtabis* V, pp. 58-63, 86-88, 183-186, 210 ed., 55-63, 75-77, 142-144, 162 trad. No obstante, no siempre estas poblaciones obedecieron al mandato de los muladíes, según se deduce de la violenta entrada de Sulaymān ibn ‘Umar ibn Hafsūn en Almuñécar. Cf. sobre este asunto, M^a D. Rodríguez Gómez, *El Islam en la costa granadina: Introducción a su estudio*, Motril-Granada: Ayuntamiento-Departamento de Estudios Semíticos, 1993, pp. 115-116. Para el conocimiento de la controvertida figura de ‘Umar ibn Hafsūn resulta imprescindible el estudio de Manuel Ación Almansa en su libro *Entre el feudalismo y el islam: ‘Umar Ibn Hafsūn en los historiadores, en las fuentes y en la historia*. Jaén: Universidad, 1997.

⁽⁹²⁾ Cf. E. Lévi-Provençal, *España musulmana hasta la caída del califato de Córdoba (711-1031 de J. C.)*, en R. Menéndez Pidal (dir.), *Historia de España*. T. IV, Madrid: Espasa-Calpe, 1967, trad. e intr. E. García Gómez, pp. 223-228. Jorge Lirola Delgado desarrolla ampliamente los sucesos relacionados con la actuación de estos marinos en *El poder naval de al-Andalus*, pp. 137-150, realizando además una puesta al día de los estudios elaborados a este respecto. Casos parecidos se observan en Tortosa, en Franxinetum (La Garde Freinet), y en algunas localidades italianas (cf. *idem*, pp. 150-154). Cf. también E. Molina López, “Almería islámica, puerta de Oriente, objetivo militar. Nuevos datos para su estudio en el *Kūtib Iqtibās al-anwār* de Abū Muhammad al-Rusāī, en *Actas del XII Congreso de la UEAI (Málaga, 1984)*, Madrid, 1986, pp. 559-608, y, del mismo autor, “Noticias sobre Baḡyāna (Pechina-Almería) en el *Iqtibās al-Anwār* de al-Rusāī”, *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 2^a época, 1 (1987), pp. 117-130.

⁽⁹³⁾ Ibn ‘Abd al-Mun‘im al-Himyārī, *Rawd al-mi‘tār*, ed. I. ‘Abbās, p. 79.

⁽⁹⁴⁾ Así lo recoge al-Watwāt, *Manāhiy al-fikar*, trad. E. Fagnan, *Extraits inédits*, p. 59.

transformar el enclave de un caserío disperso a llegar a conformar un núcleo urbano⁽⁹⁵⁾, compuesto de dos alquerías⁽⁹⁶⁾. Sus relaciones con la costa norteafricana fueron constantes, sobre todo en el terreno comercial. En este sentido Guichard, basándose precisamente en al-Muqaddasī e Ibn Hawqal, apuntaba la posibilidad de que el comercio que más interesaba a Pechina era el de los esclavos⁽⁹⁷⁾.

En definitiva, a pesar de la escasez de informaciones observadas en las fuentes, lo cierto es que ciertas localidades portuarias, como Almuñécar, Málaga y Algeciras, y, en particular Pechina-Almería⁽⁹⁸⁾, que consiguen un reconocido florecimiento a espaldas de la autoridad del Estado omeya, aparecen perfectamente destacadas del resto por la creciente relevancia que iban tomando con el paso del tiempo debido, entre otras circunstancias, a su excelente posición estratégica.

Continuando con las noticias aportadas por los geógrafos orientales, ya en el siglo X, encontramos al bagdadí al-Mas'ūdī, quien recurre a la tradición entre sus predecesores de mencionar la isla de Umm Hakīm⁽⁹⁹⁾.

Al-Istajrī fue, de entre estos primeros geógrafos orientales, el que hizo referencia a un mayor número de puertos, aunque en la selección de los mismos todavía se observan los ecos de la conquista. En su *al-Masālik wa-l-mamālik* menciona Gibraltar (Ŷazīrat Ŷabal tāriq), Málaga⁽¹⁰⁰⁾ y la sobresaliente Pechina, sin olvidar citar la famosa al-Ŷazīra, que en este caso, con bastante probabilidad se trataría de Algeciras⁽¹⁰¹⁾.

En la segunda mitad del siglo X Ibn Hawqal, continuador de la obra de al-Istajrī, repitió en su libro de caminos y reinos casi los mismos embarcaderos que su maestro, entre ellos Pechina, Málaga, al-Ŷazīra y Gibraltar. Sin embargo, es significativo que, además de hablar de Pechina, haga alusión al nombre de su “torre vigía” (*mariyyat Baŷŷāna*), es decir, Almería⁽¹⁰²⁾, que en aquellos momentos iba adquiriendo una mayor

⁽⁹⁵⁾ Ibn Hayyān, *Muqtabis III*, ed. parc. M. Antuña, *Chronique du règne du calife umayyade `Abd All h à Cordoue*, París: Paul Geuthner, 1937, pp. 53 y 87; trad. esp. J. E. Guráieb, *CHE*, vols. XVII (1952), p. 158, y *CHE*, XXI-XXII (1954), p. 336; al-'Udrī, *tarsī*, p. 86 ed.; Ibn 'Abd al-Mun'im al-Himyarī, *Rawd al-mi'tār*, ed. I. 'Abbās, p. 80.

⁽⁹⁶⁾ Cf. E. Molina López, “Noticias sobre Baŷŷāna”, p. 127. M. Ación Almansa, Francisco Castillo Galdeano y Rafael Martínez Madrid, en “Excavación en el barrio artesanal de Baŷŷāna (Pechina, Almería)”, *Archéologie Islamique*, 1 (1990), 147-168, han excavado un entramado urbano bien organizado, que consta de una necrópolis, viviendas y estructuras de tipo artesanal.

⁽⁹⁷⁾ P. Guichard, “Les débuts de la piraterie andalouse en Méditerranée occidentale (789-813)”, *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, 35/1 (1983), 55-75.

⁽⁹⁸⁾ Conviene destacar algunas noticias de esta época en la orilla andalusí proporcionadas por fuentes posteriores, como por ejemplo Ibn al-Jatīb, *A'māl*, pp. 31-34 ed. Lévi-Provençal; al-'Udrī, *Tarsī*, pp. 118-119 ed.; Ibn 'Abd al-Mun'im al-Himyarī, *Rawd*, pp. 224, 392 ed. I. 'Abbās, ed. y trad. parcs. francesa E. Lévi-Provençal, *La Péninsule Ibérique au Moyen Age*, Leiden: Brill, 1938, n^{os} 72, 118; trad. parc. española M^a P. Maestro González, Valencia, 1963, (col. *Textos medievales*; n^o 10), p. 157. Cf. además las obras ya mencionadas de E. Lévi-Provençal, *España musulmana*; J. Lirola Delgado, *El poder naval*, y M^a D. Rodríguez Gómez, *El Islam en la costa granadina*.

⁽⁹⁹⁾ Al-Mas'ūdī, *K. al-Tanbāh wa-l-išrāf*, p. 56 ed.

⁽¹⁰⁰⁾ Cf. una visión panorámica de la historia tanto de Málaga como su provincia en la clásica obra de F. Guillén Robles, *Historia de Málaga y su provincia*, Málaga, 1874, reed. Málaga: Diputación Provincial, 1980.

⁽¹⁰¹⁾ Al-Istajrī, *Masālik wa-l-mamālik*, pp. 37, 41-42 ed. Cf. Algeciras en el s. X al-Rāzī, *Ajbār*, pp. 97-98 ed. Lévi-Provençal, pp. 103-104; Ibn al-Abbār, *Hulla*, p. 282; Ibn al-Jatīb, *A'māl*, pp. 158, 219 ed. al-'Abbādī y al-Kattānī, pp. 104, 130 trad. R. Castrillo, p. 59 ed. Lévi-Provençal.

⁽¹⁰²⁾ Ibn Hawqal, *K. sūrat al-ard*, pp. 62, 65, 116 ed., 59, 74, 115-116 trad. Cf. para Almería en el siglo X al-Rāzī, *Ajbār mulūk al-Andalus*, ed. y trad. E. Lévi-Provençal, “La Description de l'Espagne d'Ahmad al-Rāzī. Essai de reconstitution de l'original arabe et traduction française”, *Al-Andalus*, XVIII (1953), 51-108, espec. p. 67; ed. D. Catalán y M^a S. de Andrés, *Crónica del moro Rasis. Versión del “Ajbār mulūk al-Andalus” de Ahmad ibn Muhammad ibn Mūsā al-Rāzī, 889-955; romanizada para el rey don Dionis de Portugal hacia 1300 por Mahomad, alarifé, y Gil Pérez, clérigo de don Perianes Porçel*, Madrid: Seminario Menéndez Pidal-Gredos, 1975, p. 28; Ibn Hayyān, *Muqtabis VII*, pp. 76-77 trad.; al-'Udrī, *Tarsī*, pp. 81-82 ed.; trad. parc. española M. Sánchez Martínez, “La cora de *Ilbīra* (Granada y Almería) en los siglos X y XI, según al-'Udrī (1003-1085)”, *CHI*, VII (1975-6), 29-34. Para la historia de Almería desde la llegada de los musulmanes hasta la conquista de los cristianos =

notoriedad, principalmente desde que ‘Abd al-Rahmān III iniciase una serie de obras urbanísticas en 344/955-956 destinadas a convertir la ciudad en el importante núcleo urbano que llegó a ser en épocas posteriores⁽¹⁰³⁾, en detrimento de la anterior gran urbe, Pechina, que había acatado el poder omeya en 310/922⁽¹⁰⁴⁾.

Nada nuevo añadirá a esta relación al-Muqaddasī. En su obra cita los embarcaderos de Pechina, Málaga, Gibraltar, al-Ŷazīra y al-Jadrā⁽¹⁰⁵⁾. Cercano a Pechina, hacia el Este, se encontraba también Aškūbiraš, en donde desembarcaron los marinos que posteriormente se asentaron en Pechina⁽¹⁰⁶⁾. Cabo de Gata (Hisn Qābita) será mencionado con motivo de un ataque de los *mayūs*⁽¹⁰⁷⁾. También perteneciente al distrito de Pechina se hallaba el embarcadero de Mahmala, del que se desconoce su ubicación⁽¹⁰⁸⁾. Además de estos embarcaderos, aparecen mencionadas en este siglo las localidades de Berja y Dalías que, aun siendo interiores, sabemos que estaban estrechamente ligados a lugares de la costa desde donde se comunicaban por mar⁽¹⁰⁹⁾.

Otros puntos mencionados por las fuentes donde los barcos hacían escala, esta vez pertenecientes a la cora de Elvira, fueron Paterna⁽¹¹⁰⁾, Salobreña, localidad que gozaba de un cierto desarrollo aunque sin alcanzar la categoría de Almuñécar⁽¹¹¹⁾, la propia Almuñécar, que era el núcleo urbano más importante de la zona⁽¹¹²⁾ y Jate. Sobre la población de Jate, ésta debió de ser considerable pues, junto con Berja y Dalías, suministraban tropas al ejército omeya⁽¹¹³⁾.

En la cora de Rayya, los asentamientos costeros más importantes eran Ventas de Bezmiliana (Bizilyāna)⁽¹¹⁴⁾, Málaga sobre todo, aunque carecía de la importancia que adquirió en siglos venideros⁽¹¹⁵⁾, Torre del Mar⁽¹¹⁶⁾ y Fuengirola (Suhayl)⁽¹¹⁷⁾. Uno de los

= en el s. XII, cf. J. A. Tapia Garrido, *Historia general de Almería y su provincia*, t. II, *Almería musulmana. Hasta la conquista de Almería por Alfonso VII (711-1147)*, Almería, 1976 y L. Cara Barrionuevo, *Historia de Almería*, t. III, *La civilización islámica*, Almería: Instituto de Estudios Almerienses-Diputación Provincial, 1993.

⁽¹⁰³⁾ Cf. E. Molina López, “Almería islámica”, pp. 575-600 y nota 72.

⁽¹⁰⁴⁾ *Una crónica anónima*, año 310.

⁽¹⁰⁵⁾ Al-Muqaddasī, *Ahsan al-taqāsīm*, pp. 57, 223, 235, 242, 248 ed.

⁽¹⁰⁶⁾ El barón de Slane, en la p. 163 de la trad. del *Masālik* de al-Bakrī, nos informa en nota de que, a pesar de la afinidad en el nombre, este topónimo no podría tratarse de Escombrera, a la entrada del puerto de Cartagena, puesto que al-Bakrī dice en otra ocasión que el puerto de Iškūbiris se hallaba al Oeste de Águilas (Aqla).

⁽¹⁰⁷⁾ Ibn al-Jaṭīb, *A’ māl*, p. 42 ed. Lévi-Provençal; cf. también para este puerto Ibn Hayyān, *Muqtabis* V, pp. 324 ed., 243 trad.

⁽¹⁰⁸⁾ Ibn Hayyān, *Muqtabis*, VII, p. 60 trad.

⁽¹⁰⁹⁾ Ibn Hayyān, *Muqtabis* VII, p. 242. Cf. Berja en al-Rāzī, *Ajbār*, p. 67 ed. Lévi-Provençal, p. 28 ed. D. Catalán y M^o S. de Andrés.

⁽¹¹⁰⁾ Cf. al-Rāzī, *Ajbār*, pp. 66 ed. Lévi-Provençal, 24 D. Catalán y M^o S. de Andrés. Para Paterna cf. A. Gómez Becerra, *El Maraute (Motril): Un asentamiento medieval en la Costa de Granada*, Motril: Ayuntamiento, 1992, quien sitúa Paterna en El Maraute, Torrenueva.

⁽¹¹¹⁾ Cf. al-Rāzī, *Ajbār*, pp. 66, 67 ed. Lévi-Provençal, 24, 28 ed. D. Catalán y M^o S. de Andrés. Resulta de gran interés observar la evolución del poblamiento de Salobreña y su territorio, cuestión que ha sido estudiada por A. Malpica, en sus trabajos “Salobreña de la época medieval a la moderna”, *Ciclo de Conferencias pronunciadas con motivo del V Centenario de la incorporación de Salobreña a la Corona de Castilla (1489-1989)*, Salobreña, 1990, pp. 99-129 y *Medio físico y poblamiento en el delta del Guadalfeo. Salobreña y su territorio en época medieval*, Granada: Universidad, 1996.

⁽¹¹²⁾ Al-Rāzī, *Ajbār*, p. 68 ed. Lévi-Provençal, pp. 29-30 ed. D. Catalán y M^o S. de Andrés, en donde aparece con el nombre de “Malaga”, debido, con bastante probabilidad, a un error del copista.

⁽¹¹³⁾ Ibn Hayyān, *Muqtabis* VII, p. 242.

⁽¹¹⁴⁾ Ibn Hayyān, *Muqtabis* VII, pp. 61, 63 trad.

⁽¹¹⁵⁾ Al-Rāzī, *Ajbār*, pp. 98-99 ed. Lévi-Provençal, p. 106 ed. D. Catalán y M^o S. de Andrés; Ibn Hayyān, *Muqtabis* VII, p. 63 trad.; Ibn al-Jaṭīb, *A’ māl*, pp. 176 ed. al-‘Abbādī y al-Kattānī, p. 111 trad. R. Castrillo, pp. 78, 79 ed. Lévi-Provençal.

⁽¹¹⁶⁾ Al-Rāzī, *Ajbār*, pp. 98-9 ed. Lévi-Provençal, p. 107 ed. D. Catalán y M^o S. de Andrés. En esta edición, aparece con el nombre de “Almaria”, sin duda por influencia de su denominación en árabe (Mariyyat Balliṣ, la “torre vigía de Vélez-Málaga”). Aunque D. Catalán y M^o S. de Andrés consideren que *Almaria* era en realidad Vélez-Málaga, por la razón que acabamos de ofrecer, nos parece más oportuno identificarla con Torre del Mar, teniendo en cuenta, además, que al-Rāzī sitúa esta población al borde del mar.

⁽¹¹⁷⁾ Al-Rāzī, *Ajbār*, pp. 98-99 ed. Lévi-Provençal, p. 108 ed. D. Catalán y M^o S. de Andrés.

embarcaderos que pertenecía a la cora de Algeciras era el de la localidad, aún sin ubicar actualmente, de B.Ḍ.na, denominado Marsà Qabāla, que se hallaba a unas cuatro millas al O. de Algeciras⁽¹¹⁸⁾.

Sin lugar a dudas fue bajo el gobierno de ʿAbd al-Rahmān III (912-961) cuando se consiguió el despegue definitivo del desarrollo de las costas andalusíes a todos los niveles. Bajo su mandato se logró acabar en diversas campañas con la rebelión de los hijos de ʿUmar ibn Hafsūn, y, por consiguiente, las zonas portuarias rebeldes pasaron a depender del control califal⁽¹¹⁹⁾. El recién estrenado califato propició el comercio con otros países, realizando mejoras en el acondicionamiento de los puertos y potenciando la labor de los astilleros⁽¹²⁰⁾. La base de la flota andalusí estaba localizada en Almería, que experimentó un rápido florecimiento tras la decadencia de Pechina, la cual había sido anexionada al poder califal en el 310/922-923⁽¹²¹⁾. De hecho, Almería fue fortificada y amurallada, a la vez que recibió un impulso urbanístico que la elevó a la condición de *madīna*, después de haber sufrido un saqueo en su puerto por obra de la flota fatimí (344/955)⁽¹²²⁾. Como ya se dijo anteriormente, esta era una estrategia eminentemente defensiva dirigida al fortalecimiento de la frontera marítima ante la presión fatimí, y también ante la amenaza de una posible incursión de los *mayūs*, de nefasto recuerdo para los andalusíes.

La estrategia de reforzamiento de las fronteras marítimas emprendida por al-Hakam II tiene uno de sus puntos culminantes en la construcción de flotas en Sevilla y Algeciras⁽¹²³⁾, además de las obras de fortificación en la costa almeriense⁽¹²⁴⁾, cuyo objetivo era, según se dijo, el contener el ataque de nuevas incursiones normandas, hecho que se produjo en repetidas ocasiones⁽¹²⁵⁾, así como la continuación de la política de intervención en la *ʿudwa*. La importancia otorgada por los califas omeyas a los embarcaderos se observa también en el hecho de que en una fecha imprecisa, quizás a la caída del califato, Málaga sucede a Archidona en la capitalidad de la cora de Rayya⁽¹²⁶⁾. Al mismo tiempo que los puertos eran reforzados cara al enfrentamiento militar, evidentemente el comercio, la pesca y, por consiguiente, el desarrollo económico de esta zona se vería favorecido por esta actitud proteccionista del Estado omeya.

Aunque no nos han llegado noticias sobre la actuación de Almanzor en los centros portuarios del litoral andalusí, cabe suponer, teniendo en cuenta el alarde de

⁽¹¹⁸⁾ Ibn Hayyān, *Muqtabis* VII, p. 147 trad.

⁽¹¹⁹⁾ Cf. Ibn Hayyān, *Muqtabis* V, pp. 65-68, 85-89 ed., 60-63, 75-78 trad.; Ibn ʿIdārī, *Bayān*, vol. II, p. 165 ed. G. S Colin y E. Lévi-Provençal; Ibn Jaldūn, *K. al-ʿIbar*, vol. IV, pp. 162-163 ed.

⁽¹²⁰⁾ Hay noticias de que en Algeciras y Málaga se construyeron naves, y que éstas navegaron en presencia de al-Nāsir. Cf. Ibn Hayyān, *Muqtabis* V, pp. 210-211 ed., 162 trad.; *Una crónica anónima*, 56.

⁽¹²¹⁾ Cf. Ibn Hayyān, *Muqtabis* V, pp. 181 ed., 141 trad.; *Una crónica anónima*, 44.

⁽¹²²⁾ Cf. E. Molina López, “Almería islámica”, pp. 575-600 y nota 72.

⁽¹²³⁾ Ibn Hayyān, *Muqtabis* VII, pp. 129-130.

⁽¹²⁴⁾ Ibn ʿIdārī, *Bayān*, vol. II, p. 236 ed. G. S Colin y E. Lévi-Provençal; Ibn al-Jatīb, *Iḳāḳa*, vol. I, pp. 478-479; Ibn al-Jatīb, *Aʿmāl*, pp. 41-42 ed. E. Lévi-Provençal.

⁽¹²⁵⁾ En 355/966 hubo un ataque real, tal y como aparece en Ibn ʿIdārī, *Bayān*, vol. II, pp. 238-239 ed. G. S Colin y E. Lévi-Provençal; Ibn Jaldūn, *K. al-ʿIbar*, vol. IV, pp. 173-174 ed.; Ibn al-Jatīb, *Aʿmāl*, p. 41 ed. E. Lévi-Provençal; al-Maqqarī, *Naḥḥ*, vol. I, pp. 383-384. En los años 360/971, y 361/972, las armadas normandas optaron por retirarse sin presentar batalla ante la presencia de fuerzas navales y terrestres andalusíes. Cf. Ibn Hayyān, *Muqtabis* VII, pp. 101-102, 116-117.

⁽¹²⁶⁾ Cf. J. Vallvé, “De nuevo sobre Bobastro”, *Al-Andalus*, XXX/1 (1965), 137-174, especialmente p. 144.

fuerzas militares que desplegó en sus diversas campañas norteafricanas, que de alguna forma procuraría que su infraestructura portuaria estuviese lo suficientemente acondicionada como para dar cobertura a las exigencias de un tráfico marítimo de semejante calibre. Este desarrollo portuario tuvo su continuación en el siglo siguiente, durante la época de taifas, en donde consiguió despuntar sobre las demás Almería, que vivió una época de esplendor como pocas ciudades andalusíes llegaron a alcanzar en sus mejores momentos.

Conclusión

Si analizamos con detalle las fuentes utilizadas, se hace evidente la importancia de las fuentes históricas para trazar un bosquejo del desarrollo de las localidades portuarias en las orillas norte y sur del Estrecho de Gibraltar en la Alta Edad Media, si bien hay honrosas excepciones de geógrafos que aportan una información valiosísima sobre este período, como sería el caso de al-Bakrī. Uno de los hechos que más se evidencia del estudio de estas fuentes es que los litorales de ambas riberas del Estrecho se hallaban abandonados en gran medida en el momento de la conquista islámica. Las costas aparecen aisladas del interior como consecuencia del proceso de ruralización y retirada hacia el interior que se vivió a la caída del Imperio Romano, unido a lo complicado de su orografía en ambos litorales, de tal forma que era más fácil el mantenimiento de relaciones por mar con la otra orilla, que por tierra con sus regiones colindantes. Este aislamiento del interior les permitió actuar con una cierta autonomía del poder central para defender sobre todo sus intereses económicos a través del comercio y la piratería.

Pronto las grandes urbes como Tánger y Ceuta comenzaron a recuperar su antiguo esplendor a iniciativas de los grupos árabes preocupados por la islamización, mas las tribus bereberes se sintieron marginadas en este nuevo modo de vida, fructificando el descontento en una serie de revueltas jāriyíes, como la que tuvo lugar en el año 740 en Tánger.

Estrechamente ligadas a Tánger y Ceuta desde la antigüedad clásica se hallaban Algeciras, Gibraltar y Tarifa, que son mencionadas por las fuentes en repetidas ocasiones con motivo de la llegada de personajes ilustres tales como tāriq y Mūsà. Algunas ciudades como Almuñécar y Málaga aparecen vinculadas al episodio del desembarco y asentamiento de 'Abd al-Rahmān I en al-Andalus. Otras localidades como al-Ŷazīra y Ŷazīrat Umm Hakīm, aún en estos momentos se hallan envueltas en el enigma de su identificación. Lo que sí parece seguro es la existencia de naves que serían utilizadas para actividades pesqueras, comerciales y militares, y que se hallaban principalmente en manos de la iniciativa privada. Por otra parte, de esta época data el inicio de la piratería en los embarcaderos andalusíes.

El siglo IX magrebí experimenta el fenómeno de la unión de intereses entre los bereberes y grupos árabes opositores a la dinastía abasí, unidos ambos en su propósito de luchar contra el califa, lo cual tendrá consecuencias importantes en las costas. Grupos árabes se instalaron en el litoral, entre los cuales estaban los sālihíes, que

levantaron una ciudad en el interior, Nakūr, cuyos embarcaderos, como el de Temsaman y Bādīs, sostendrían con bastante probabilidad actividades comerciales con al-Andalus, cuyo alcance es difícil de estimar dada la escasez de las fuentes conservadas. También destacaban los idrisíes de Fez, que mantenían el control sobre los embarcaderos comprendidos entre Larache hasta Tiguissas, este último fronterizo con el reino de Nakūr. Algunas poblaciones fueron fundadas por bereberes, como Alcazarquivir llamada también Qasr ‘Abd al-Karīm, Qasr Sanhāya o Qasr Kutāma, y Arcila, que habría surgido como núcleo comercial de la zona, mientras que otras, apenas unas aldeas, como Tetuán, recibieron el definitivo impulso por parte de los idrisíes, que la elevaron de categoría. Una rama de estos fundó en el siglo IX la ciudad de Yārāwa, que creció rápidamente merced en gran medida a sus contactos con el exterior, mientras que otras localidades, como Melilla y Rachgoun (fundada en el siglo VIII por un idrisí), prosperaban con fuerza, especialmente la última, que se convirtió en uno de los centros urbanos más importantes de la zona a lo largo de este siglo, hasta que la fundación de Orán le arrebató el liderazgo.

Esta recuperación de algunos centros portuarios y la creación de otros nuevos, fue entre otras causas motivada por la aparición de unos Estados centralizados que potenciaron la seguridad en sus mares y el consiguiente desarrollo económico a través de una salida de sus productos hacia el exterior, sobre todo a al-Andalus, a la vez que recibían otros de los que carecían. Sus poblaciones se hallaban organizadas frente al ataque de enemigos por mar, como ocurrió en Arcila, cuando un grupo de pobladores se defendió de una incursión de los normandos. Pero lo cierto es que durante esta época la inseguridad que se experimentaba en la frontera exterior hacía que su urbanización fuera casi nula, predominando los asentamientos en el interior, afirmación que puede hacerse extensiva a la costa andalusí en donde, si exceptuamos Algeciras, Málaga y Almuñécar, además de la enigmática al-Jadrā’, las localidades más importantes que aparecen citadas en las fuentes se encontraban en el interior de la Península. Ahora bien, en el último tercio del siglo se consolida el binomio Pechina-Almería, núcleos poblados en primer lugar por árabes yemeníes hasta que un grupo de marinos se instalaron allí para llevar a cabo actividades comerciales, principalmente relacionadas con el tráfico de esclavos. Su intensa acción desplegada en el espacio marítimo del Estrecho los llevó a fundar en el norte de África las colonias de Ténès y Orán. Tomando como base el lucrativo comercio de esclavos, llegaron a dar vida a una de las ciudades costeras más prósperas del litoral andalusí: Almería.

A partir del s. X la línea de embarcaderos del Magreb y al-Andalus en torno al Estrecho se halla bastante definida, mientras que sus núcleos de población experimentaron un claro empuje, sobre todo en algunas zonas determinadas. A ello contribuyó en gran medida la relativa estabilidad política que ofrecían los omeyas en al-Andalus y que en el caso de sus últimos califas, ‘Abd al-Rahmān III, al-Hakam II, así como durante el mandato del *hāyib* Almanzor, se plasmó en la pacificación de las rebeliones internas, el rechazo a los ataques marítimos, y la penetración andalusí en algunos importantes puertos norteafricanos, como Arcila, Tánger, Ceuta, Qsar Segir, Belyuneh, Tetuán, Melilla y Nakūr para evitar la intrusión fatimí dentro de la Península. En los primeros años del siglo ocurre un hito decisivo en las relaciones entre

ambas costas, cual fue la fundación de la ciudad de Orán por los marinos de Pechina. No obstante, la potencia de carácter privado que constituyeron estos marinos apenas subsistió veinte años más antes de que ‘Abd al-Rahmān III al-Nāsir lograra anexionarse la zona y tomar Almería como base de la flota califal, decisión que tuvo como consecuencia el que este núcleo portuario se convirtiese en años venideros en una de las ciudades más importantes de al-Andalus. En el Magreb, idrisíes y sālīhíes se esforzaban en incentivar el despegue económico del litoral magrebí potenciando los intercambios comerciales con sus vecinos del norte, si bien las luchas de carácter étnico-religioso-social enturbiaban este propósito.

Indudablemente la influencia de los omeyas cordobeses en las plazas fuertes costeras de la orilla sur a lo largo del siglo X fue de lo más accidentada, debiendo hacer frente a los ataques de idrisíes y fatimíes y, hacia finales del siglo, de los zanāta ziríes, que tuvieron tanta relevancia en territorio andalusí cuando al cabo de unos cuantos años fundaron el reino de taifas de Granada. De toda esta actividad desplegada con motivo de las luchas mantenidas en el Estrecho, muchas de las ciudades portuarias se vieron beneficiadas con un reforzamiento de su sistema defensivo, y supuso el despegue de su desarrollo, caso de Almería o Ceuta.

Bibliografía:

- Al-Maqqarī, Shihab al-Din. *Nafh al-Tīb*. Ed. I. ‘Abbās, 2^o ed., 8 vols. Beirut: Dār Sādir, 1968.
- Anonymous. *Dikr bilād al-Andalus*. Ed. and trans. L. Molina. Madrid: CSIC-Instituto “Miguel Asín”, 1983.
- Ayache, G. “Belounech et le destin de Ceuta entre le Maroc et l’Espagne”, *Hespéris-Tamuda*, XIII (1972), 5-36.
- Barbour, Nevill. “L’influence de la géographie et de la puissance navale sur le destin de l’Espagne musulmane et du Maroc”, *Revue de l’Occident Musulman et de la Méditerranée*, 8 (1970), 45-54.
- Besnier, Maurice. “Géographie ancienne du Maroc (Maurétanie Tingitane)”, *Archives Marocaines*, I (1904), 301-365.
- Chalmeta, Pedro. *Invasión e islamización. La sumisión de Hispania y la formación de al-Andalus*. Madrid: Mapfre, 1994.
- Chatelain, Louis. *Le Maroc des Romains. Étude sur les centres antiques de la Maurétanie Occidentale*. Paris: De Boccard, 1944.
- Cheddad, Abdelmohcin. “Sites et populations antiques du détroit de Gibraltar”, *Revue de la Faculté des Lettres de Tétouan*, 11 (2001), 217-231.
- Coufourier, E. “Une description géographique du Maroc d’az-Zyâny”, *Archives Marocaines*, VI (1906), 436-456.
- Cressier, Patrice. “Le développement urbain des côtes septentrionales du Maroc au Moyen Age: frontière intérieure et frontière extérieure”, *Castrum 4. Frontière et*

- peuplement dans le monde méditerranéen au Moyen Âge*. Rome-Madrid: École Française de Rome-Casa de Velázquez, (1992) 173-187.
- Delgado, Jorge L. *El nacimiento del poder naval musulmán en el Mediterráneo (28-60 h./649-680 c.)*. Granada: Universidad-Ciudades Andaluzas bajo el Islam, 1990.
- Fahmy, Aly M. *Muslim Sea-Power in the Eastern Mediterranean from de Seventh to the Tenth Century A.D. (Studies in Naval Organisation)*. London: Tipografía Don Bosco, 1950.
- Gozalbes, Enrique C. “Fuentes para la Historia antigua de Marruecos”, *Cuadernos de la Biblioteca Española de Tetuán (CBET)*, XVI (dic. 1977), 127-153.
- Gozalbes, Enrique C. “Las ciudades romanas del Estrecho de Gibraltar: región africana”, *CBET*, XVI (dic. 1977), 7-46.
- Gozalbes, Enrique C. “Atlas arqueológico del Rif”, *CBET*, XXI-XXII (junio-dic. 1980), 7-55.
- Guichard, Pierre. “Les pays de la Méditerranée occidentale entre le Ve et le Xe siècles. Retour sur la problématique pirenienne”, in *L’Occident musulman et l’Occident chrétien au Moyen Âge*. Coord. M. Hammam. Rabat : Publications de la Faculté de Lettres, (1995) 75-90.
- Ibn ‘Abd al-Hakam,(Abu-Al-Qasim). *Futūh Ifrīqiya wa-l-Andalus*, trans. E. Vidal Beltrán, *Conquista del África del Norte y de España*. Valencia, 1966.
- Ibn Abd al-Mun‘im al-Himyārī, Muhammad. *Kitab al-Radw al-miṭār*, in *Kitāb al-Radw al-mi‘tar’ fī ‘jabar al-aqtār. (Mu‘ yam yugrāfi ma‘ musarad‘ām)*. Ed. Ī. Abbās. Beirut: Maktabat Lubnān, 1975.
- Ibn Abī Dīnār, Muhammad. *al-Mu‘nis fī ajbār Ifrīqiya wa-Tūnis*. Ed. M. Šamm×m. Tunis: al-Maktaba al-‘Afiqa, 1967.
- Ibn al-Jatīb, (Lisan-Ad-Din). *Kitab A‘māl al-a‘lām*. in *Histoire de l’Espagne musulmane*, 2nd ed. Ed. E. Lévi-Provençal. Beirut, 1956.
- Ibn al-Hassan Al-Zayyāt, Ishaq. *Dikr al-aqālīm wa-ijtilāfi-hā*, Ed. and trans. F. Castelló, Barcelona: Inst Millás Vallicrosa de historia de la ciencia árabe de la universidad de Barcelona, 1989.
- Ibn al-Qūtiyya, Mohammed Ibn Omar. *Ta’rīj iftitāh al-Andalus*. Ed. Saavedra and Codera, Madrid: Ribadeneira.
- Ibn ‘Idārī, (Ahmed Ibn Mohamed).*al-Bayān al-mugrib*, vol. II. Ed. G. S Colin y E. Lévi-Provençal. Beirut: Dār al-Taqāfa, 1983,
- Ibn Jaldūn, Abd al-Rahman. *Kitab al-‘Ibar*, trad. francesa M. G. de Slane, *Histoire des Berbères*, París, 1852-1856, 4 vols.
- Lévi-Provençal, Evariste. “Un nouveau récit de la conquête de l’Afrique du Nord par les Arabes”, *Arabica*, I (1954), 17-43.
- Lévi-Provençal, Evariste. *España musulmana hasta la caída del califato de Córdoba (711-1031 de J. C.)*, in *Historia de España*, t. IV. R. Dir. Menéndez Pidal.

Madrid: Espasa-Calpe, 1967.

Maalouf, Amin. *León el Africano*, trans. S. Fanjul and N. Consolani. Barcelona: Lunwerg, 1995.

Rodríguez Gómez, M^a D. “La evolución urbanística medieval de los principales fondeaderos del Habat según los viajeros y otras fuentes: II. Belyunech, Qsar Segir, Tánger y Arcila”, *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebraicos. Sección Árabe-Islam (MEAH)*, 54 (2005), 169-201.

()

.()

Resumé

Cet article examine les circonstances dans lesquelles les ports des deux rives du détroit de Gibraltar se sont développés. Il soulève également la question du degré de précision des informations qui ont circulé parmi les géographes et historiens arabes entre le septième et dixième siècle. La recherche a conclu que l'information est limitée à ce qui était connue des Romains, étant donné que les zones concernées sont la côte sud, entre Oran et Larache, et la côte nord, entre Almeria et Aljaziras. La navigation dans cette zone dépendait étroitement des initiatives personnelles, un fait justifié par la peur de la mer après l'effondrement de l'empire romain, les attaques des Normands au cours du neuvième siècle, et plus tard, pour raison de préoccupation des autorités locales par la préservation de son pouvoir à Al-Andalous, ainsi que dans le Maroc. Toutefois, les autorités, descendent sur les côtes dans le dixième siècle. Par conséquent, la navigation dans le détroit s'épanouit officiellement et stratégiquement (Almeria).

Abstract

This research paper discusses the circumstances in which the ports of both sides of the Strait of Gibraltar developed. It also raises the question of how accurate was the information circulated among geographers and Arab historians between the seventh and tenth centuries. The research concludes that the information was constrained to what was previously known from the Romans, given that the areas concerned were the southern coasts, between Oran and Larach, and the northern coast, between Almeria and Aljaziras. It seems that navigation in this area was closely bound up by the control of personal initiatives since people were afraid of the sea after the collapse of the Roman empire, the attacks of the Normans during the ninth century, and later because of the preoccupation of the local authorities with the preservation of its power in Al-Andalous as well as in Morocco. The authorities, however, went down the coasts in the tenth century resulting, therefore, in the blossoming of navigation in the Strait officially and strategically (Almeria).