

CAMINOS EN FUENTES TEXTUALES DE AL-ANDALUS

MARÍA JESÚS VIGUERA MOLINS

Real Academia de Córdoba
Real Academia de la Historia*

RESUMEN: Sobre las informaciones que las fuentes textuales árabes conservan acerca de los caminos y los itinerarios de Al-Andalus, sobre todo en las obras del género geográfico denominado de «los caminos y los reinos».

PALABRAS CLAVE: Caminos. Itinerarios. Fuentes textuales árabes. Al-Andalus.

ABSTRACT: On the information that Arabic textual sources preserve about the roads and itineraries of Al-Andalus, especially in the works of the geographical genre called «the roads and the kingdoms».

KEY WORDS: Roads. Itineraries. Arabic textual sources. Al-Andalus.

*A la memoria del maestro Pierre Sillières (1941-2022),
recordando nuestra coincidencia en el
I Coloquio de Historia Antigua de Andalucía, Córdoba, 1988¹*

A MODO DE INTRODUCCIÓN

Aunque existan más o menos fuentes textuales y materiales procedentes de la Antigüedad y de la Edad Media, el estudio histórico de los caminos no ha sido empresa fácil, al menos hasta la Edad Moderna, cuando, a partir del siglo XVI, empezaron a difundirse los resultados modernos de la Cartografía, y cuando los Descubrimientos por Occidente y por Oriente produjeron descripciones geográficas que suscitaban enorme interés hacia los apuntes registrados por aquellos viajeros, todo lo cual permitió avanzar en los conocimientos camineros. Para la situación anterior al XVI, la documentación textual y arqueológica nos resulta irregular, dispersa y aleatoria, aunque sean importantes y hasta cierto punto informativas tanto las fuentes textuales, como las documentales y las arqueológicas, sobre todo, y en tiempos antiguos, en relación con la importancia de los caminos en el Imperio romano, y precisamente

* La autora es académica correspondiente de la RAC y numeraria de la RAH.

¹ Mencionemos que, en sus *Actas*, coordinadas por Juan Francisco RODRÍGUEZ NEILA, fue publicado su sabio apunte sobre «El puente grande de Córdoba», Córdoba, Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1993, 137-141.

por eso mismo (por haber sido la gran civilización caminera de la Antigüedad), las cuestiones relativas a las vías romanas resultan, comparativamente, mejor documentadas, porque Roma consideró esencial la relación entre vías de comunicación, control de territorios y hacer constar propaganda expresa del Poder que procuraba esas comunicaciones.

Todas aquellas acciones y resultados camineros de las edades Antigua y Medieval han sido objeto de trabajos que han ido avanzando de manera sobresaliente y modélica en el trazado de los conocimientos, como las aportaciones de Pierre Sillières, y sobre todo su famosa síntesis, que marcó época, contenidos y metodología: *Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale*², y en general las aportaciones de Gonzalo Arias Bonet, *et alii*, en el *Repertorio de Caminos de la Hispania Romana*, además de las notales aportaciones de su revista *El Miliario Extravagante*, admirable por su dinamismo y carácter pluridisciplinar; leyéndola muchas veces, siempre admiro su creatividad: ahí están sus sugerencias de lo 'extra-vagante', y esa pasión descubridora que suele encontrarse, como es natural, en los pertinaces 'buceadores' de la historia de los caminos.

Hace algunos años, al prologar la edición y traducción de la parte andalusí de un específico y meticuloso repertorio caminero del siglo XII³, escribí lo que ahora vuelvo a indicar, por que en líneas generales sigo considerándolo de ese modo:

Entre los permanente y las variantes, la red de caminos en la Península Ibérica ha mantenido sus líneas esenciales desde la Antigüedad hasta hoy mismo, cuando las Autopistas se han lanzado a 'cortar' por lo nuevo. Entretanto, esta red conoció la gran presencia romana y luego la gran movilidad araboislámica medieval. Ambas, que fueron grandes civilizaciones de la comunicación, dejaron, también en este aspecto, su impronta indeleble y superpuesta en la Península Ibérica, y, lo mismo que en otros aspectos materiales, la primera [la romana] instauró el macro-sistema, sobre el que se concretó el microsistema de la segunda [de la andalusí], sin que precisamente lo de 'micro-' sea una minusvaloración, pues tratándose de rutas vale muchísimo su viveza y capacidad de desarrollo local, su subdivisión y multiplicidad desde los puntos mayores hasta y entre todos los menores núcleos habitados que se consolidaron o surgieron dentro de la animación andalusí.

Así pues, empecemos por comentar aquellos considerables antecedentes:

DE ROMA A AL-ANDALUS

Me parece necesario que consten aquí también estas indicaciones de mi anterior cita, en cuyos contenidos suelo coincidir con otros investigadores, sobre la trascendencia de los antecedentes viarios romanos, aunque no insistiré demasiado acerca de la importancia de estos precursores, que debemos tener muy en cuenta, y no sólo en relación con la situación de los caminos andalusíes, puesto que, a continuación de

² Talence, Burdeos, Centre Pierre Paris, 1990, 904 páginas.

³ En mi prólogo a AL-IDRISI, *Los caminos de al-Andalus en el siglo XII, estudio, edición, traducción y notas* por Jassim Abid Mizal, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1989, p. 8.

aquellos poderosos antecedentes antiguos, viene lo siguiente, que ya es la Edad Media, y, de forma conjunta, para toda la Península Ibérica, nos encontramos con una primera cuestión interpuesta, que puede interceptar aquella previa organización caminera global, como ocurría con los trazados romanos que cruzaban la Península de vértice a vértice. Ahora, durante los ocho siglos medievales de Al-Andalus, van a existir dos principales y opuestos ámbitos de Poder, al Norte los cristianos, al Sur los musulmanes, y esto en sí mismo resultaría una incidencia, más o menos trascendental⁴, en lo que habían sido largos recorridos característicos de las principales calzadas romanas, y sus circunstancias durante la Edad Media.

Estas dimensiones políticas y militares medievales que conllevan episodios históricos de conquista y de control territorial, fueron decisivas para la historia de los caminos durante el período andalusí, aunque no sólo las incidencias políticas y militares, pues las fronteras medievales peninsulares fueron atravesadas también por expediciones diplomáticas, por intercambios comerciales y por amplios trasvases humanos y culturales, pero la entidad peninsular global con una concepción conjunta y centralizada de la red caminera romana, mejor o peor mantenida por los Visigodos, pierde desde el siglo VIII al siglo XV, sin duda, esos dos rasgos de extensos trazados totales y de un solo control político en la Península Ibérica.

En Al-Andalus, por ejemplo, se reutilizó la *Via Augusta*, llamada en árabe *al-Maḥāyā al-'Uẓmā*, la «Calzada Mayor», algo mencionada en crónicas y obras geográficas árabes⁵, e históricamente objeto de pormenorizada atención de Pierre Sillières, desde la especialización de sus sucesivas publicaciones, entre las cuales merecen ahora recordarse algunos títulos, por sus recorridos, por sus métodos investigadores y por sus recursos informativos textuales y arqueológicos: «La *Via Augusta* de Cordoue à Cadix. Documents du XVIII^{ème} siècle et photographies aériennes pour une étude de topographie historique»⁶, «Prospections le long de la *Via Augusta*»⁷, «À propos d'un nouveau milliaire de la *Via Augusta*: une *via militaris* en Bétique»⁸, «Documents modernes et précisions sur la *Via Augusta* de Castulo à Cordoue»⁹, «La *Via Augusta* de *Carthago Nova* a *Accis*»¹⁰.

⁴ Sobre aspectos de cortes fronterizos: Juan Carlos CASTILLO ARMENTEROS, «Las vías de comunicación terrestres entre Al-Andalus y Castilla. Algunas propuestas para su estudio», en A. VACA LORENZO (ed.), *La formación del espacio histórico: transportes y comunicaciones*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 2001, 49-104.

⁵ Leopoldo TORRES BALBÁS, «La vía Augusta y el arrecife musulmán», *Al-Andalus*, XXIV (1959), 441-448; casos de permanencias en: Ricardo I. Yusim, *Itinerarios culturales desarrollados a través de la puesta en valor de sus nodos componentes. El caso de la Vía Augusta*, Tesis Doctoral, Valencia, Universitat Politècnica de València, 2014.

⁶ *Mélanges de la Casa de Velázquez*, XII (1976) 27-67.

⁷ *Habis*, VIII (1977), 331-343.

⁸ *Revue des Études Anciennes*, 83 (1981) 255-271.

⁹ *104^{ème} Congrès des Sociétés Savantes*, Paris, Bibliothèque Nationale, 1981, 73-79.

¹⁰ En Antonio González Blanco (coord.), *Vías romanas del Sureste*, Murcia, Universidad de Murcia, Instituto de Patrimonio Histórico, 1988, pp. 17-22.

En estos modélicos estudios, por ejemplo, encontramos referencias sobre perduración o desuso medievales de las vías romanas, o de algunos de sus trazos, aunque también se ha apuntado, quizás de forma demasiado categórica, que en Al-Andalus: «Tampoco tenían incentivo alguno en restaurar el sistema de vías romanas, dado que sus animales de carga —en el caso ibérico sobre todo mulas— no necesitaban de él», relacionando así Maribel Fierro y Luis Molina, en su síntesis sobre «Caminos de al-Andalus», comunicación de 2017 al VIII Taller Toletum *¿Conectando ciudades? Vías de comunicación en la Península Ibérica*¹¹, el casi silencio textual sobre el empleo de carros (constituido en prueba de su escasa existencia) con el deterioro de las antiguas calzadas durante los tiempos medievales. Es evidente que apenas se han contabilizado testimonios textuales árabes sobre el uso de «vehículos con ruedas» (*‘ayala*), pero quizás, sobre los antecedentes camineros romanos resulten más indicativos y probatorios los relatos sobre los propios itinerarios, en la Península Ibérica, entre ciudades de antecedentes romanos que siguieron vertebrando los espacios medievales, además de la perduración *in situ* de un número no escaso de puentes romanos incluso hasta hoy día, y la comparación aunque sea limitada entre itinerarios en fuentes textuales pre- y post-medievales, por ejemplo entre las «Principales calzadas de Hispania en el *Itinerario* de Antonino» (aprox. s. III), según representación de Gonzalo Arias Bonet¹², y el *Repertorio de todos los caminos de España* de Pedro Juan de Villuga (1546), con 139 itinerarios que coinciden en muchos puntos con calzadas romanas¹³.

Por cuanto esta cuestión de antecedentes y circunstancias de uso afecta a la historia de los caminos y a sus reflejos textuales, recordemos que É. Lévi-Provençal, en su *Histoire de l’Espagne musulmane: III (Le siècle du califat de Cordoue)*¹⁴, tras citar los mil carros de harina que el conde castellano Sancho García envió a los beréberes en Córdoba, en 1009¹⁵, y al documentar esa poco habitual referencia, llegó incluso a comentar que al menos en el Occidente islámico, y durante toda la Edad Media, parece haber existido: «une sorte d’interdit sur l’utilisation de véhicules à roues, dont il serait intéressant de trouver une explication plausible», aunque Lévi-Provençal también recurrió a la explicación que suele darse sobre otros territorios donde no aparecen —o casi— referencias a carros, como fue el Túnez de los siglos XIII-XIV¹⁶, donde —según explican— no se usarían por el mal estado e inseguridad de los caminos, al constatar que en Ifrīqiya: «aucun texte connu de nous n’y mentionne ni charrettes ni

¹¹ Universidad de Hamburgo. <https://www.toletum-network.com/es/2017/10/toletum-viii-staedte-verbinden-kommunikationswege-auf-der-iberischen-halbinsel/>, publicado en *Caminos de al-Andalus* [www.alandalusylahistoria, 1743 (5 marzo 2020)].

¹² Gonzalo ARIAS BONET, *ET ALII, Repertorio de Caminos de la Hispania Romana. Estudios de Geografía Histórica*, 2ª ed., Málaga, ed. G. Arias, 2004.

¹³ José Ignacio URIOL SALCEDO, «Las calzadas romanas y los caminos del siglo XVI», *Revista de Obas Públicas*, 3237 (1985), 553-563, espec. p. 554.

¹⁴ París, G.-P. Maisonneuve et Larose, 1953, pp. 98, 377.

¹⁵ IBN ‘IDĀRĪ, *al-Bayān al-mugrib*, III, ed. É. Lévi-Provençal, París, Librairie Orientale Paul Geuthner, 1930, 86.

¹⁶ Robert BRUNSCHVIG, *La Berberie orientale sous le Hafsides: des origines à la fin du XV^e siècle*, Paris, Adrien-Maisonneuve, 1940, 1947, II, 236.

voitures», regresión respecto a épocas antiguas debido a «l'absence de route carrossable», pues, afirma, que el Estado no las arreglaba. Pero Brunschvig añade que perduraba, aún en el siglo XVI, una calzada romana (*voie romaine pavée*) entre Constantina y Skikda. En al-Andalus siguieron contando las calzadas, y una experta como María Jesús Rubiera Mata destacó la importancia mantenida de *Villena en las calzadas romana y árabe*¹⁷, en la cabecera del «Camino de Aníbal», desde la Bética con al Mediterráneo, y comprueba que esta calzada, como asimismo la Vía Augusta, también se usaron en tiempos de Al-Andalus, cuando fueron construidos los castillos de Salvatierra y Atalaya, protectores del trayecto.

Incluyo referencias a otros ámbitos porque pueden ofrecer orientaciones sobre la situación andalusí, donde apenas se han contabilizado citas textuales de «carros», situación generalizable «from Morocco to Afghanistan» que fue el espacio prospectado por Richard W. Bulliet, en su famoso y brillante libro *The Camel and the Wheel*¹⁸, donde desarrolló la explicación de que la escasez en textos áraboislámicos de noticias sobre vehículos con ruedas se debía al uso de camellos en su lugar, pero este libro se centró en el Norte de África, Oriente Medio e Irán, quedando precisamente Al-Andalus fuera de ese cuadro, aunque por extensión suele aplicársele también el deterioro e inseguridad de los caminos, sobre todo apuntado por Lévi Provençal, como antes indiqué, en una corriente interpretativa que continúa, aunque sea necesario ampliar los rastreos textuales.

En paralelo a todo esto, cada vez se documenta mejor la notable y parece que bastante considerable presencia de camélidos en la Península Ibérica antigua y medieval, con diversas utilidades no sólo el transporte, según importantes publicaciones recientes como «El dromedario en Al-Andalus. El registro arqueológico en el sur de la península ibérica en época islámica (siglos X a XIV)»¹⁹, co-firmada por J. A. Riquelme Cantal, I. Montilla Torres, J. M. Garrido Anguita, E. Ruiz Nieto, C. Martín de la Cruz, L. Aparicio Sánchez, M. D. Simón Vallejo, y A. Vallejo Triano, y como: «Camelids in the south of the Iberian Peninsula in Roman and medieval times. Osteological evidence from the city of Cordoba (Spain)»²⁰, a su vez firmada por J. A. Riquelme Cantal, J. M. Garrido Anguita, A. Delgado Huertas, L. Aparicio Sánchez, E. Ruiz Nieto, A. Granados Torres, L. Arenas Gallegos, A. Ruiz Expósito, A. Beltrán Ruiz, R. Ávila Ramírez, J. C. Martín de la Cruz... que también documentan las utilizaciones de camellos en tiempos romanos, lo cual reduce que aparecieran de modo exclusivo por las a veces consideradas como deterioradas e inseguras (?) calzadas de al-Andalus.

¹⁷ Alicante, Universidad de Alicante, 1985.

¹⁸ Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1975; reimpr. Columbia University Press, 1990; las propuestas de Bulliet hay que contrastarlas con las de su otro libro, menos famoso: *The Wheel. Inventions and Reinventions*, Columbia University Press, 2016.

¹⁹ *Spal*, 31.2 (2022), 316-330.

²⁰ *Journal of Archaeological Science: Reports*, 50 (2023).
[doi.org/10.1016/j.jasrep.2023.104101].

Sigue pendiente, entre otros rastreos, el ir reuniendo citas textuales sobre el uso de carros, cuyo abandono precisamente se ha buscado explicar por el paralelo deterioro de las calzadas romanas... No sobraría por tanto recopilar y analizar las menciones en textos árabes de tales vehículos, como la anterior indicada en Ibn Idārī, (*al-Bayān al-mugrib* III, 86); y en otras, como el carro que atropelló a un hijo del ulema Ibn Waddāh en una calle de Córdoba, en la segunda mitad del siglo IX²¹; o la prohibición legal, recogida en un dictamen jurídico del cadí jienense Ibn Sahl (m. Granada, 1093), de que los carros crucen los cementerios; o la cita de vehículos con ruedas en su *Nubdat (Ajbār) al-'aṣr* por un granadino exiliado al Magreb a finales del siglo XV²².

EL ESTUDIO DE LA CUESTIÓN: CAMINOS EN AL-ÁNDALUS

Existen significativas investigaciones sobre esta cuestión, sobre lo cual haré un breve repaso desde finales del siglo XIX, con nombres de arabistas insignes que se ocuparon desde entonces, como Eduardo Saavedra (1829-1912), que, con alguna colaboración de Antonio Blázquez, editó y tradujo y anotó partes de *La Geografía de España de El Idrisi. (Obra del silo XII)*²³, con atención a los itinerarios que tanto interesaban a este historiador e ingeniero de caminos, temas que empezó a plantear en su premiada «Descripción de la Vía Romana entre Uxama y Augustóbriga»²⁴, sobre fuentes textuales y nuevas técnicas arqueológicas, y sobre materiales de campo, que le permitieron clasificar las distintas vías como «enlosadas», «afirmadas» o «explanadas», poniendo las bases clasificatorias de las diferencias²⁵, útiles para despejar confusiones sobre las dataciones camineras, pues referirse a «calzadas romanas» sin más oscurece la percepción de su permanencia en la Edad Media. Señalan los expertos que, precisamente, las vías rematadas con losas pétreas han ocasionado confusiones al asociar vía enlosada con vía romana: falso histórico que «ha sido poco a poco desterrado conforme se ha conocido mejor cuál es la realidad arqueológica de la forma de una calzada interurbana»²⁶.

Ya en pleno siglo XX, Félix Hernández Giménez (1889-1975) dedicó, entre otros temas sobresalientes, estudios fundamentales a las situaciones territoriales, primero publicados en la revista *Al-Andalus*, entre 1936 y 1971, y luego reunidos en sus

²¹ M. FIERRO y L. MOLINA, *op. cit.*

²² Ed. M. J. MÜLLER, *Die letzten Zeiten von Granada*, Munich, Christian Kaiser, M 1863, 44, trad. 147-148.

²³ Madrid, Imprenta del Depósito de Guerra, 1901; reimpr. con prólogo e índices de Antonio Ubieto Arteta, Valencia, Anubar, 1974.

²⁴ *Memorias de la Real Academia de la Historia*, IX (1879).

²⁵ Antonio SÁNCHEZ VERDÚ, «Definición y clasificación de las *viae*. Propuestas y modelos en base a la jurisdicción, la Arqueología y la Historiografía», en E. Cutillas Orgilés (coord.), *Convergencia y Transversalidad en Humanidades*, Alicante, Universidad de Alicante, 2018, 235-242, p. 237.

²⁶ Miguel MARTÍNEZ SÁNCHEZ, *Vías romanas del Sureste: análisis histórico y espacial*, Murcia, Universidad de Murcia, 2023, pp. 22-23 [on line: Users/Fundación%20PC/Downloads/MartínezSánchezMiguel-Tesisdoctoral.pdf].

*Estudios de Geografía Histórica española*²⁷, en cuyo volumen II se encuentran trabajos sobre el itinerario de Mūsà ibn Nuṣayr de Algeciras a Mérida, entre otros asimismo considerables para nuestro tema. Debo añadir otras referencias, más o menos recientes: Juan Zozaya, «Notas sobre las comunicaciones en el al-Andalus omeya»²⁸ y «Caminería en época Omeya»²⁹, situó la cuestión en sus contextos arqueológicos; Nieves Roda Turón, abordó fuentes geográficas: «Los caminos de Al-Andalus en los geógrafos árabes»³⁰. El renovador análisis de Eneko López de Marigorta, sobre «La vía califal entre Córdoba y Toledo. Propuesta metodológica de integración de la ruta a su entorno físico mediante SIG»³¹, resalta la fiabilidad del itinerario ofrecido por Ibn Hawqal entre esas dos estratégicas ciudades. Hay que añadir estudios puntuales sobre itinerarios: Alfonso Carmona González, «Las vías murcianas de comunicación en época árabe»³², sobre todo documentados cuando eran seguidos para campañas militares, como indicaremos al tratar sobre las informaciones recogidas en las crónicas; María Isabel Falcón Pérez, se centró en «Las comunicaciones árabes»³³.

Considerables aportaciones sobre el sur andalusí se deben al médico e historiador cordobés Antonio Arjona Castro, que, en sus numerosas y bien documentadas publicaciones sobre la organización del territorio andalusí hoy correspondiente a Andalucía, con frecuencia captaba la situación de los caminos y el sentido de los itinerarios, por ejemplo, en su artículo «De nuevo sobre la Cora de Firrish. Posible localización de los restos del castillo de Firrish en el yacimiento arqueológico conocido por Castillo de la Armada en el cerro Ciudadaja, situado en el término de Navas de la Concepción (Sevilla)»³⁴, donde destaca que «ambos castillos: Setefilla (*Shantfila*) y Almenara, al norte de Lora del Río y Peñaflor respectivamente, controlaban los accesos por el sur a Firrish y Constantina, y sobre todo el camino de Córdoba a Sevilla por el Guadalquivir», apreciación valiosa sobre la organización caminera andalusí y su defensa de las vías. Esta inclusión de la perspectiva itineraria, imprescindible en ese tipo de estudios, frecuente en este investigador, sobresale en su libro *Andalucía musulmana. Estructura político-administrativa y vías de comunicación*³⁵, resaltado en su reseña por Joaquín Criado Costa³⁶: «al estudio de la división político-

²⁷ Madrid, Polifemo, I, 1994; II, 1997.

²⁸ *Actas II Congreso de Arqueología Medieval Española*, Madrid, Comunidad de Madrid, 1987, I, 219-228.

²⁹ En Manuel CRIADO DEL VAL (coord.), *Atlas de caminería hispánica*, Madrid, Asociación Española de la Carretera, 2011, I: *Caminería peninsular y del mediterráneo*, 142-147.

³⁰ En Manuel CRIADO DEL VAL (coord.), *Caminería hispánica: Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Madrid, Aache, 1996, II, 25-36.

³¹ *Arqueología y Territorio Medieval* 19 (2012), 33-58.

³² En Antonino GONZÁLEZ BLANCO, *ET ALII, Los Caminos de la Región de Murcia: función histórica y rentabilidad socioeconómica*, Murcia, Gobierno de la Región de Murcia, 1989, 151-166.

³³ En M. A. MAGALLÓN BOTAYA (coord.), *Caminos y comunicaciones en Aragón*, Zaragoza, Institución «Fernando El Católico», 1999, 85-93.

³⁴ *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, 84 (2005), 93-104 p. 96.

³⁵ Córdoba, Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1980, 2ª ed. 1982, 185 pp.; 4 mapas.

³⁶ *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, 51 (1981), pp. 291 y 296-297.

administrativa de la región andaluza se le añade una panorámica de los caminos y vías de comunicación», basándose en geógrafos árabes de los siglos X y XI, en especial el almeriense al-‘Udrī. En cuanto se publica la obra de al-Idrīsī sobre «Los caminos de al-Andalus en el siglo XII», en 1989, Arjona Castro la utiliza de inmediato, en su artículo de 1990: «Nuevas aportaciones a la geografía histórica del reino de Córdoba en la España musulmana»³⁷, donde incluye un apartado final sobre «III. Itinerarios medievales del territorio de la provincia de Córdoba en el siglo XII según la obra de al-Idrīsī *Uns al-muḥaḡ wa-rawḡ al-furayḡ*», comprobando su importancia.

Mención destacada merecen los estudios de Francisco Franco Sánchez, como «La caminería en al-Andalus (ss. VIII-XV J.C.): Consideraciones metodológicas, históricas y administrativas para su estudio»³⁸, con sus importantes propuestas de plantear la cuestión desde la perspectiva de los «espacios viales», que contenían ventas camineras y castillos para guardarlos, y puentes y vados en ríos, puertos de montaña, y otras utilidades para los viajeros, como fuentes... considerando que los «espacios viales» de al-Andalus tuvieron sus propias circunstancias de poblamiento, y geopolíticas, incluso cambiantes durante la historia andalusí. La notable especialización de este autor comenzó desde finales del siglo XX, con sus sobresalientes «Aportaciones al estudio de las vías de época islámica en la Meseta Norte»³⁹, para continuar con la publicación de su Tesis Doctoral (UNED, 1992): *Vías y defensas andalusíes en la Mancha Oriental*⁴⁰, y otras publicaciones entre las cuales aprovecharemos más adelante su trabajo sobre «La toponimia árabe de los espacios viales y los espacios defensivos en la península ibérica»⁴¹.

En total, un conjunto de estudios básicos, aunque menos numerosos que los producidos por el dinamismo investigador sobre la etapa romana, lo cual en relación con Al-Andalus ocurre, sobre todo, a causa de ciertas limitaciones informativas de las fuentes, tanto textuales como materiales... Como bien observó Franco Sánchez, se logra avanzar en el estudio, con el planteamiento no sólo de los caminos en sí, sino de todos los elementos interrelacionados con ellos, en un conjunto denominado «espacios viales», integrados con el ineludible paisaje, generalmente muy elocuente, y con los «espacios de control y defensa». Este planteamiento resulta también muy interesante en relación con la Vía de la Plata, porque el conocimiento extenso del terreno y de sus distintos elementos se está haciendo, aquí, cada vez con mejores resultados, aparte de que son útiles para los recorridos completos modernos que se plantean: no se trata sólo del camino, sino de lo que contienen sus espacios. Otras indicaciones bibliográficas se han mencionado en las páginas anteriores, y otras se añadirán más

³⁷ *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, 61 (1990), 175-197, pp. 175-176.

³⁸ *Revista TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 9 (2005), 34-65.

³⁹ En E. Lorenzo Sanz (coord.), *Proyección Histórica de España en sus tres culturas, Castilla y León, América y el Mediterráneo*, León, Junta de Castilla y León, 1993, I, 73-88.

⁴⁰ Alicante, Diputación provincial de Alicante, 1995.

⁴¹ En C. Carvalho, M. Planelles Iváñez, E. Sandakova, y M- Aragón Cobo (coords.), *De la langue à l'expression: le parcours de l'expérience discursive. Hommage à Marina Aragón Cobo*, Alicante, Universitat d'Alacant, 2017, 167-190.

adelante, a propósito de determinadas cuestiones sobre informaciones en fuentes, cuestiones de itinerarios, y aportaciones de la toponimia.

Sin duda, habrá que reunir y analizar las posibles menciones a la relación entre Poder y caminos, por ejemplo, cómo el historiador al-Nuwayrī (m. El Cairo, 1333) elogia a Almanzor por mantener seguros los caminos⁴²; y hay algún testimonio documental sobre cómo incumbe al Poder esa seguridad⁴³. Y esto nos indica cuánto nos queda por establecer a partir de las fuentes⁴⁴.

SOBRE CAMINOS EN FUENTES TEXTUALES ÁRABES: VIAJES Y RECORRIDOS

Estas fuentes de información útiles para el estudio de los caminos contienen itinerarios descritos en obras geográficas, y, en crónicas, con recorridos de las campañas militares. La arqueología cada vez adquiere mayor presencia informativa, pues permite reconocer trazas materiales de las vías, con todo lo que esto comporta. Resulta notable que los textos árabes apenas señalan actividades del Poder sobre trazado, vigilancia y reparación de los caminos: sólo se ha señalado en el *Muqtabis II-1* de Ibn Ḥayyān algunas reparaciones por ‘Abd al-Raḥmān II en el entorno del Alcázar cordobés; otra indicación recogida por Ibn al-Aṭīr⁴⁵ señala que ese emir «edificó numerosos alcázares y almunias y trazó caminos», pero es poco explicable que las fuentes textuales andalusíes obvien referencias a cuidados camineros por parte del Poder como obra ensalzadora, aunque sí los encontramos en textos referidos a otros lugares, como el Magreb benimerín del siglo XIV, donde el *Musnad* de Ibn Marzūq⁴⁶, biografía elogiosa del emir Abū l-Ḥasan (r. 1331-1348), en su condición de espejo de príncipes, ofrece la gama completa de las construcciones que, como representación y con dimensiones de beneficio público, puede emprender el Poder, y entre ellas la «Construcción de alcántaras, puentes y canales» (capítulo XLIV), y «De cómo hizo transitables los caminos para los viajeros» (capítulo XLVII), testimonios de cuanto podían (y debían) abarcar las competencias de los soberanos. Al menos, los textos andalusíes hacen constar, en ocasiones, obras oficiales sobre determinados puentes, especialmente los situados en enclaves destacados, empezando por el de Córdoba, «un puente sin igual», que, estratégicamente, no podía quedar sin realce, como sitúa Christine

⁴² *Kitāb nihāyat al-arab fī funūn al-adab*, ed. y trad. Mariano Gaspar Remiro, *Historia de los musulmanes de España y África*, Granada, Tipografía del Defensor, 1917, I, 60.

⁴³ José María LACARRA, «Dos tratados de paz y alianza entre Sancho el de Peñalén y Moctādīr de Zaragoza (1060-1073)», *Colonización. parias, repoblación, y otros estudios*. Zaragoza, Anubar, 1981, 77-94, p. 92.

⁴⁴ Sobre las fuentes textuales, es muy útil consultar: Juan MARTOS QUESADA, *Historiografía Andalusí. Manual de Fuentes Árabes para la historia de al-Ándalus*. Universidad de Extremadura y Servicio de Publicaciones Sociedad Española de Estudios Medievales, 2 vols., 2022.

⁴⁵ *Annales du Maghreb et de l’Espagne*, trad. E. Fagnan, Argel, Typographie A. Jourdan, 1898, p.230.

⁴⁶ «‘Vida ejemplar’ de Abū l-Ḥasan, sultán de los Benimerines», *Erebea*, 3 (2013), 49-69; DOI: 10.33776/erebea.v0i3.2297.

Mazzoli-Guintard, «El puente de Córdoba: un puente sin igual», en su contribución a estas *XXII Jornadas del Instituto de Estudios Califales*.

Lo que los textos sí destacan con relativa profusión, y seguramente por su afán apologista, son itinerarios de campañas militares, pues van en cumplimiento del *Yihād*, justificando y elogiando así al Poder correspondiente. Esto empieza con relatos sobre la conquista de al-Andalus, que tanta atención estudiosa han convocado no sólo en estudios generales sino además monográficos⁴⁷, ofreciendo las fuentes un detallismo y una aparente seguridad informativa bien calibrada por Luis Molina: «Un relato de la conquista de al-Andalus» y «Los itinerarios de la conquista: el relato de ‘Arīb»⁴⁸, además del antes citado, en colaboración con Maribel Fierro, «Camino de al-Andalus».

Es notable que las fuentes textuales apenas informen sobre itinerarios por el interior de Al-Andalus de embajadas, comerciantes, y viajeros que se desplazaban para aprender. Pero sí detallan «camino de guerra», pues la inclusión de itinerarios militares, sobre todo en Crónicas dinásticas, posee esa evidente dimensión ensalzadora del Poder, dimensión que podría llevarles a algunas imprecisiones, aunque es evidente que varios de tales Poderes emitieron informes sobre algunas de sus campañas, sobre todo «partes» de victoria o justificativos de derrotas, que se conservarían en las Secretarías respectivas, por ejemplo en el Alcázar de Córdoba, donde pudieron utilizarlos algunos cronistas omeyas. Así se manifiesta, por ejemplo, en «Un itinerario de Córdoba a Zaragoza en el siglo X», donde Jesús Zanón⁴⁹ comprueba, por ejemplo, que la ruta seguida por el ejército de ‘Abd al-Rahmān III, en 935, se adaptaba a varias circunstancias, sin seguir un trayecto establecido y más general, que podrían reflejar otras fuentes, y, en este caso Córdoba-Zaragoza, por el geógrafo almeriense al-‘Udrī, lo cual condiciona las informaciones sobre caminería andalusí ofrecidas por las rutas que iban usando los efectivos militares, como puede comprobarse además en otras contribuciones⁵⁰, y con interesantes reflejos comparativos, en libros de Carlos Vara Thorbeck y Javier Ramírez González entre ellos *Camino de guerra: itinerarios bélicos a través de al-Andalus*⁵¹, sobre cinco rutas seguidas, durante los siglos X y XII, por ejércitos musulmanes: la 1ª, partiendo de Tarifa llegaba a Sevilla; la 2ª es la que

⁴⁷ Como el antes citado de Hernández Giménez; también Claudio SÁNCHEZ ALBORNOZ, «Itinerario de la conquista de España por los musulmanes», *Cuadernos de Historia de España*, 10 (1948), 21-74.; y entre otros: M^a del Rosario VALVERDE CASTRO, «Itinerario de la invasión islámica de la Península», en Manuel Criado del Val (coord.), *Atlas de caminería hispánica*, Madrid, Asociación Española de la Carretera, 2011, I: *Caminería peninsular y del mediterráneo*, 134-139.

⁴⁸ *Al-Qanṭara* XIX (1998), 39-65; *ibidem*, XX (1999), 27-45.

⁴⁹ «Un itinerario de Córdoba a Zaragoza en el siglo X», *Al-Qanṭara*, VII (1986), 31-51.

⁵⁰ Rosario OSORIO FERNÁNDEZ, «Los caminos del Emirato de Córdoba: La rebelión de Saqya», en Manuel Criado del Val (coord.), *Atlas de caminería hispánica*, Madrid, Asociación Española de la Carretera, 2011, I: *Caminería peninsular y del mediterráneo*, 148-153. Un buen conocedor de la diacronía caminera, Ignacio Menéndez Pidal de Navascués, planteó el «Itinerario de la batalla de las Navas de Tolosa», en Manuel Criado del Val (coord.), *Atlas de caminería hispánica*, Madrid, Asociación Española de la Carretera, 2011, I: *Caminería peninsular y del mediterráneo*, 154-161.

⁵¹ *Camino de guerra: itinerarios bélicos a través de al-Andalus*, pról. M.^a J. Viguera, Málaga, Arguval, 2018, 13-15; *Id.*, *Camino de guerra por la España medieval*, Málaga, Arguval, 2020; *Id.*, *Los últimos caminos de la Málaga musulmana*, Málaga, Fundación Málaga, 2023.

recorrieron las tropas cordobesas del califa omeya ‘Abd al-Rahmān III, antes de Si-mancas; la 3ª señala el camino que en tiempos omeyas subía de Córdoba a Toledo; la 4ª evoca la expedición almohade desde Sevilla contra el enclave calatravo del castillo de Salvatierra (Ciudad Real), un año antes –en 1211- de la batalla de las Navas de Tolosa, cuya ruta, la 5ª es la que siguió el ejército almohade, desde Sevilla a Las Navas de Tolosa. Prueban que cada circunstancia determinaba itinerarios.

En el género característico de viajes, o *rihla*, pueden aparecer itinerarios, como los que tanto gustaban a Ibn al-Jaʿfīb (1313-1374), empezando por aquel primer desplazamiento suyo con la expedición nazarí que iba a defender Algeciras: este relato de «viaje a Málaga», fechado en 1344, sirve de cañamazo al gran literato granadino, como con más o menos abigarramiento solía hacer, para ensamblar en él composiciones en prosa y verso, como la profesora Hayat Kara especifica con precisión en su estudio⁵². Los condicionamientos oficiales están siempre presentes en Ibn al-Jaʿfīb, y sobre todo en su *Jatrat al-ṭayfī rihlat al-šitā’ wa-l-ṣayf* («Visión de la imagen soñada. Viaje de invierno y de verano»), viaje oficial (20 mayo-29 abril 1347) de la corte granadina⁵³ para inspeccionar las fronteras orientales del Emirato; su utilización informativa debe considerar su escritura como bien comprobado instrumento de legitimación política.

Mucho más privados fueron los viajes del murciano Ṣafwān b. Idrīs⁵⁴, fallecido con treinta y siete años, en 1202; en uno de estos viajes, que declara emprender por el placer de viajar, fue de Murcia a Valencia y regresó a Murcia, pasando por veintidós lugares; en otro viaje, realizado en 1190, recorrió: desde Algeciras, Guadiaro, Marbella, Málaga, Nerja, Almuñécar, Órjiva, Ugjjar, al-Giyarūn, Almería, El Chive, al-Ŷubb al-Aḥmar («Aljibe Rojo»), Vera, Lorca, Murcia, con indicaciones interesantes, aunque no incluya consideraciones camineras. En enciclopedias histórico geográficas es posible encontrar datos más o menos dispersos sobre itinerarios y distancias, como ocurre también con los relatos de viajes, aunque los escritos por andalusíes se refieren sobre todo a otros territorios magrebíes y orientales que recorrían para cumplir con la Peregrinación y en busca del saber, pero también algunos viajeros orientales y magrebíes vinieron a al-Andalus, y apuntaron sus recorridos, como el grandísimo viajero tangerino Ibn Baṭṭūṭa (1304-1377), con su detallada visita al reino de Granada, en 1350⁵⁵. Como vemos, varias fuentes textuales registran itinerarios andalusíes, aunque falten sus registros sistemáticos y análisis.

⁵² *Rihlat Ibn al-Khatib ilà Malaqa (744/1344)*, ed. y estudio Hayat Kara, Tetuán, Fondation Tetouan-Asmir, 2016, prólogo M.ª J. Viguera, pp. 8-13.

⁵³ Jacinto BOSCH VILÁ, Wilhelm HOENERBACH, «Un viaje oficial de la corte granadina (año 347)», *Andalucía Islámica. Textos y Estudios*, II-III (1981-1982), 33-69.

⁵⁴ Jasim ALUBUDI, «Dos viajes inéditos de Ṣafwān b. Idrīs», *Sharq al-Andalus*, 10-11, *Homenaje a María Jesús Rubiera Mata* (1993-1994), 211-243.

⁵⁵ É. LEVI-PROVENCAL, «Le voyage d'Ibn Battuta dans le royaume de Grenade (1350)», *Mélanges William Marçais*, París, G.-P. Maisonneuve, 1950, 206-223; Luis SECO DE LUCENA, «De toponimia granadina. Sobre el viaje de Ibn Baṭṭūṭa al reino de Granada», *Al-Andalus*, XVI (1951), 49-85.

LAS OBRAS GEOGRÁFICAS DE «CAMINOS Y REINOS»

Entre las fuentes geográficas árabes, cobró gran desarrollo un género denominado «*al-masālik wa-l-mamālik*», con contenidos de geografía humana, incluyendo referencias sobre los distintos «reinos» o «dominios» (*mamālik*) y sus rutas (*masālik*). Sobre este género, muy valorado por su extensión informativa, se ha trabajado mucho, y recientemente ha sido objeto de análisis fundamentales como los de Francisco Franco Sánchez⁵⁶. Al estilo del género se acogieron también otras obras con títulos más o menos geográficos. Surgió en Oriente, con meras indicaciones de itinerarios, hasta ir ampliando apuntes de viajeros, comerciantes y agentes de la administración ‘abbāsī, para conocer y controlar los territorios, productos, actividades y comunicaciones, generalizándose el título pionero del bagdadí de origen persa Ibn Jurdābih (ap. 820-912): *Kitāb al-masālik wa-mamālik* («Libro de los caminos y los reinos»), género desarrollado en Oriente antes de mediado el siglo X, englobando otros títulos, con varios autores como al-Baljī (849–934), al-Istajrī (ap. 951), Ibn al-Faḡh al-Hamdānī (m. ap. 903) con su «Libro de los países» (*Kitāb al-buldān*), al-Ya‘qūbī (m. ap. 905), autor de una historia universal y de otro «Libro de los países», e Ibn Rusteh (m. ap. 913), principales pilares de un género descriptivo continuado durante ese siglo X, con el gran viajero Ibn Ḥawqal, nacido en Nisibin, Alta Mesopotamia (ap. 943-988), autor del *Kitāb ṣūrat al-ard* («Libro sobre la imagen de la tierra»), a veces llamado «Libro de los caminos y los reinos»; este geógrafo y comerciante recorrió todo el ámbito islámico, también Al-Andalus, siendo recibido por el sabio califa al-Ḥakam II (r. 961-976). El gran arabista R. Dozy, en su decimonónica «Historia de Al-Andalus» le consideró un espía al servicio de los Fatimíes.

Los primeros libros de «caminos y reinos» que se escribieron apenas mencionan Al-Andalus⁵⁷; el bagdadí al-Ya‘qūbī (m. 897-898) en su *Kitāb al-buldān* («Libro de los países»), dedicó un capítulo a la «Península de Al-Andalus y sus ciudades», una veintena, sin indicar rutas ni distancias; también resultaba esperable que el persa Ibn Jurdābih, escribiendo antes de la proclamación del Califato andalusí en 929, muestre un al-Andalus ignorado, casi desconocido⁵⁸, pero algo después al-Istajrī (ap. 951) ya señaló catorce rutas, la mayoría a partir de Córdoba: a Sevilla y Écija; a Zaragoza, Tudela y Lérida; a Toledo y Guadalajara; al valle del Tajo, y Zamora; a Coria, Santarem, Mérida y Beja; a Gāfiq (Belalcázar) y Niebla; a Pechina y Almería, Murcia y Valencia, llegando a Tortosa; un camino, de Sevilla a Córdoba por Carmona; de

⁵⁶ «*Al-masālik wa-l-mamālik*: precisiones acerca del título de estas obras de la literatura geográfica árabe medieval y conclusiones acerca de su origen y estructura», *Philologia Hispalensis*, 32 (2018), 37-66.

⁵⁷ Georgette CORNU, «Les géographes orientaux des IX et X siècles et al-Andalus», *Sharq al-Andalus*, 3 (1986), 11-38.

⁵⁸ Ann CHRISTYS, «¿Todos los caminos llevan a Córdoba?», *Al-Andalus y la Historia*, 8 marzo 2024 [https://www.alandalusylahistoria.com/?p=4649]; *Id.*, «Did all roads lead to Cordoba under the Umayyads?», en M. J. Kelly, M. Burrows (eds.), *Urban Interaction: Communication and Competition in Late Antiquity and the Early Middle Ages* [https://punctumbooks.com/titles/urban-interactions-communication-and-competition-in-late-antiquity-and-the-early-middle-ages].

Écija a Morón y Medina Sidonia, y por otra parte a Archidona y Málaga; de Medina Sidonia, a Algeciras. Málaga, Almería y Murcia, y desde aquí a Alicante y Valencia.

Ibn Hawqal⁵⁹, por primera vez *de visu*, señala que el eje principal del recinto cordobés era la gran vía Norte-Sur, desde la almunia de al-Ruṣāfa al Puente sobre el Guadalquivir, cuya Puerta del Puente (*Bāb al-Qanṭara*; o «del Río»: *Bāb al-Wādī*; o «de Algeciras»: *Bāb al-Īzīra*) daba a la «Calzada» (*al-Raṣīf*: «Arrecife»)⁶⁰ a lo largo de la ribera. Cruzado el Puente, se ramificaban los caminos a Sevilla, por Écija, y a *Ilbīra*, luego Granada, y al resto del Sur andalusí. Dos itinerarios menciona Ibn Hawqal entre Córdoba y Toledo: desde Córdoba, a Sevilla, al Algarve, Lisboa, Santarem, valle del Guadiana y valle del Tajo, hasta Toledo; y el de Córdoba, a Medina-celi por Calatrava a Toledo. Mucho se han comentado los datos de las fuentes árabes sobre el camino Córdoba-Toledo por investigadores destacados, como Hernández Giménez, Torres Balbás, Amador Ruibal⁶¹ y otros, señalados en el interesante análisis de Juan Varela Romero, «El camino califal de Córdoba a Toledo: aspectos geográficos»⁶², que subraya la cuestión de cuál podía ser, entre los varios itinerarios, la «ruta óptima», según comprobación de Eneko López Martínez de Marigorta, «La vía califal entre Córdoba y Toledo. Propuesta metodológica de integración de la ruta a su entorno físico mediante SIG»⁶³, que introduce algunas directrices sobre los procedimientos camineros andalusíes. De un modo general, queda de manifiesto que, al menos hasta el siglo X, el centro de la red viaria andalusí era Córdoba, con sus cinco rutas principales a Toledo, Valencia, Almería, Sevilla y Badajoz. Además, los autores del género «caminos y reinos» suelen anotar distancias y duraciones, así como sus puntos finales de etapas o «paradores» (*manāzil*). El dinamismo informativo sobre «caminos y reinos» continuó durante el siglo XI, sobre todo con autores como el onubense al-Bakrī⁶⁴ (m. en Córdoba, 1094) y otro destacado geógrafo del Occidente islámico, como al-ʿUḍrī (m. en Almería, 1085), aunque sus respectivas obras no se conservan enteras, hay citas en autores posteriores.

⁵⁹ *Configuración del mundo. Fragmentos alusivos al Mogreb y a España*. Traducción e índices por María José Romani, Valencia, Anubar, 1971, 5-15, 60-70: www.anubar.com/coltm/pdf/TM_26.

⁶⁰ Leopoldo TORRES BALBÁS, «La Vía Augusta y el arrecife musulmán», *Al-Andalus*, 24 (1959), 441-448; Federico PALLÍ AGUILERA, «La vía augusta en Cataluña», Barcelona, Universidad Autónoma de Barcelona, 1985.

⁶¹ «Arquitectura militar y vías de comunicación: Caminos de Córdoba a Toledo en los siglos IX-XIII y sus sistemas defensivos», 181-192; Id., «El camino de Toledo a Córdoba por el paso de Alhover y su defensa», en Manuel Criado del Val (coord.), *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Madrid, Aache, 1996, II, 37-52.

⁶² *Meridies*, XII (2021), 52-72.

⁶³ *Arqueología y Territorio Medieval*, 19 (2012), 33-58, p. 43.

⁶⁴ Francisco FRANCO-SÁNCHEZ, «El periplo inserto en el *Kitāb al-masālik wa-l-mamālik* de al-Bakrī: Estudio de los textos, localización y conclusiones», en M. Aguiar Aguilar, A.M.º Cabo González, J.P. Monferrer-Sala (coords.), *Labore et constantia. Estudios andalusíes: Ensayos selectos*, Córdoba, Universidad de Córdoba; Sevilla, Universidad de Sevilla; San Cristóbal de La Laguna, Universidad de La Laguna, 2022, 363-423; Mayte PENELAS MELÉNDEZ, «Modos de reutilización en la historiografía andalusí. El *Kitāb al-Masālik wa-l-mamālik* de al-Bakrī», en P. Toubert, P. Moret (coords.), *Remploi, citation, plagiat. Conduites et pratiques médiévales (x^e-xii^e siècle)*, Madrid, Casa de Velázquez, 2009, 23-42.

Son muy interesantes los datos históricos, geográficos, divisiones administrativas y fiscales, y también los itinerarios recopilados por este geógrafo almeriense⁶⁵, que por ejemplo indica sobre «La cora de Ilbīra (Granada y Almería) en los siglos X y XI, según al-‘Udrī (1003-1085)»⁶⁶, comentando además su traductor y estudioso⁶⁷, Manuel Sánchez Martínez, que ese itinerario «sigue, casi en su totalidad, la vía romana que, partiendo de Córdoba, llegaba a las proximidades de la actual Almería. Véase el mapa inserto en Hübner, *Corpus Inscriptionum Latinarum. Supplementum*, Berlín 1892». Así lo recorre:

Itinerario de Córdoba a Almería y Pechina por Jaén: De Córdoba a Qanīt (Cañete de la Torres) hay veinticinco millas y de ésta hasta Jaén (ḥāqirat Ŷayyān), otras veinticinco; se sigue en dirección a Munt Šāqir (Montejícar), que es uno de los castillos situados junto al Río de los Árabes (Nahr al-‘Arab); después, hacia Guadix (Wādī Āš), que está en las proximidades de Maḍīnat Banī Samī; se sigue luego en dirección a Ablā (‘Abla), a una distancia de treinta millas; a continuación se llega a la ciudad de Pechina, que dista treinta y dos millas y, por fin, a Almería, distante seis millas.

El género «de los caminos y los reinos» dejó de incorporar datos directos, pero difundió en otras obras geográficas y enciclopédicas⁶⁸, desde la segunda mitad del siglo XII, aunque incluyendo hasta entonces la considerable aportación del ceutí al-Idrīsī [m. en Sicilia (?), Ceuta (?), 1165/1175 (?)], con su bien informada «Geografía del mundo», titulada: *Nuzhat al-muštāq fī jtirāq al-āfāq* («Recreo de quien ansía recorrer los horizontes»), reuniendo datos propios y de otros autores. También redactó para los «sultanes coronados» de Sicilia una segunda obra titulada *Uns al-muḥay wa-rawḍ al-furay* («Solaz de corazones y prados de contemplación»), similar a su voluminoso *Nuzhat al-muštāq*, aunque diferente en algunos contenidos y en la cartografía. En *Uns al-muḥay*⁶⁹, centrada en itinerarios, al-Idrīsī siguió destacando Córdoba, algunos de los cuales fueron comentados por Antonio Arjona Castro al reseñar ese libro⁷⁰:

La ruta de Córdoba a Badajoz: Sale de Córdoba al Vacar, que está a doce millas, al castillo de Viandar hay seis millas, al castillo de Azuaga, al castillo de Alange hay una etapa, a la ciudad de Mérida, que está junto al río Guadiana hay doce millas, y de Mérida a la ciudad de Badajoz hay una etapa ligera. La ruta de Córdoba a Badajoz: De Córdoba al castillo de Moratalla hay veinticinco millas, del castillo de Moratalla a la ciudad de Hornachuelos hay doce millas, al castillo de al-Q.sral hay dieciséis millas, al castillo de Constantina del Hierro hay veintidós millas, a Alanis hay

⁶⁵ Al-‘UDRĪ, *Fragments geográfico-históricos de al-masālik ilā ḡamī‘ al-mamālik*, Madrid, Instituto Egipcio de Estudios Islámicos en Madrid, 1970.

⁶⁶ Traducción y notas por Manuel Sánchez Martínez, *Cuadernos de Historia del Islam*, 7 (1976), 5-82, espec. págs. 52-53.

⁶⁷ *Ibidem*, p. 53, nota 81.

⁶⁸ Fátima ROLDÁN, Rafael VALENCIA, «El género *al-masālik wa-l-mamālik*: su realización en los textos de Al-‘Udrī y Al-Qazwīnī sobre el Occidente de Al-Andalus», *Philologia hispalensis*, 3 (1988), 7-26.

⁶⁹ al-IDRĪSĪ, *Los Caminos de Al-Andalus en el Siglo XII: según «Uns al-muḥay wa-rawḍ al-furay» (solaz de corazones y prados de contemplación)*, ed., trad. y estudio por J.A. Mizal, pról. M.^a J. Viguera, Madrid, CSIC, 1989.

⁷⁰ *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, 50 (1989), 444-446.

dieciocho millas, a Reina hay quince millas, al castillo de Jerez [de los Caballeros] hay veintidós millas y de Jerez [de los Caballeros] a Badajoz hay cuarenta millas. Esta ruta tiene [¿...?], porque en [Jerez de los Caballeros] confluye la ruta de Sevilla [con la de Badajoz].

Pero, en aquella primera mitad del siglo XII, Sevilla, capital almohade, predominaba⁷¹, y la cantidad de referencias a caminos terrestres con *lšbīliya* prueba, otro síntoma más, su importancia política, económica y cultural y su proyección en todas direcciones; el nexo cardinal Sevilla-Córdoba podía cubrirse, según aquel gran geógrafo, al-Idrīsī, por tres rutas distintas: dos terrestres, por Carmona y Écija, o por Lora y Alcolea, además de la fluvial por el Guadalquivir, pasando entre otras ‘escalas’ por Cantillana, Alcolea, Lora, y Almodóvar. Es notable que este geógrafo aún mencione la orientación caminera diagonal del suroeste al noroeste por la que fuera gran Vía Augusta, de Huelva a Barcelona, pasando por Sevilla y Córdoba, y desde Jaén por Valencia, Tortosa y Tarragona a Barcelona. al-Idrīsī, que recorrió al-Andalus, es el primer geógrafo en mencionar un conjunto tan amplio, con 59 rutas, 273 caminos secundarios y 518 topónimos de la Península Ibérica. Además de las rutas terrestres, incluyó dos trayectos fluviales por el Guadalquivir y cinco marítimos: dos de los cuales parcialmente marítimos y uno citado por única vez en las fuentes árabes: Barcelona-Algeciras. Los itinerarios «acuáticos» no suelen figurar en los textos, y quizás esto se produjo por las vinculaciones ceutíes y sicilianas, tan marineras, de al-Idrīsī.

PARA CONCLUIR

Al estudiar los caminos en la Antigüedad y en la Edad Media se plantea la cuestión de las limitaciones de sus datos en fuentes textuales, aunque no sean los únicos recursos que podemos poner a contribución, pues la Arqueología ofrece informaciones imprescindibles, que siguen desarrollándose. Es útil estudiar estas cuestiones camineras en diacronía, y sobre al-Andalus en concreto plantear su situación temporal en dimensiones comparativas respecto a la etapa visigoda, pero sobre todo a las previas y fundamentales actividades camineras romanas, que establecieron el macro-sistema, que, pese a propuestas sobre el desuso medieval de sus calzadas, siguió de algún modo estando presente durante siglos, aunque habrá que analizar con cuidado las referencias textuales existentes, como las que utilizó el cronista cordobés Aḥmad al-Rāzī (887–955) para afirmar alguna conservación, por ejemplo que:

Carmona está situada sobre arrecife que se comienza en la su puerta de Carmona. Et quien saliere de Carmona et fuese a Narbona nunca saldrá de arrecife sinon quisiere⁷².

⁷¹ M.^a J. VIGUERA MOLINS, «Sevilla en el siglo XII», en M. Á. Ladero Quesada; Á. Sesma Muñoz (eds.), *Ciudades y Frontera en el siglo XII Hispánico*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2019, 191-240.

⁷² É. LEVI-PROVENÇAL, «La Description de l’Espagne d’Aḥmad al-Rāzī. Essai de reconstitution de l’original arabe et traduction française», *Al-Andalus*, 18 (1953), 51-206, p. 62.

«Arrecife», «el enlosado», es uno de los topónimos camineros más interesantes, procedentes del árabe *al-raṣīf*, que antes hemos mencionado, y que debemos tener en consideración sobre la dimensión diacrónica desde la Antigüedad, a propósito de lo cual, María Jesús Rubiera Mata, en la introducción a su libro *Villena en las calzadas romana y árabe*⁷³, señaló con bastante lógica que «las antiguas vías apenas dejan huellas arqueológicas ya que siguen vivas, convertidas en carreteras. Su huella es toponimia, los viejos nombres de lugar conservan denominaciones antañonas que nos hablan de calzadas, arrecifes y albalates». Estas perspectivas comparativas habrán de ampliarse, pese sus dificultades, manifiestas en torno al significativo topónimo *balāt*, «vía, calzada»⁷⁴, conservado en la toponimia peninsular en varios «albalates», y también en aquel «camino vertebrador de la Hispania romana»⁷⁵, la Vía de la Plata, que para Al-Andalus arabizó su nombre como *al-balāt* por antonomasia, transformando la palabra árabe *al-balāt*, «acústicamente» recogida como «Plata».

Las fuentes textuales andalusíes, por elogio al Poder, como apuntamos, recogen itinerarios militares sobre la península ibérica, pero no rutas de comercio ni de embajadas, y apenas viajes de sabios en busca del saber. Tras el apogeo de las obras de «caminos y reinos», en las que sobresalió al-Idrīsī, a mediados del siglo XII, podemos encontrar más o menos breves y esporádicas referencias a caminos, y sobre todo a distancias: así ocurre, por ejemplo, en el diccionario geográfico de al-Ḥimyarī (siglo XV), el *Kitāb Rawḍ al-Mi'tār* («El libro del jardín fragante»), con indicaciones al respecto, como que Baza está «a tres días de camino de Jaén»⁷⁶, y otros casos así.

Todos reconocemos la importancia del estudio de los caminos con todas sus referencias sobre historia política, económica y cultural, pero el problema fundamental es que no están inventariados los datos de las fuentes textuales, aunque en ello se siga avanzado. Tampoco está reunida la toponimia sobre caminos, cuyos análisis ofrecen también pistas importantes, como prueba el estudio de Francisco Franco Sánchez⁷⁷, en recogida monográfica y sistemática, que seguirá avanzando, a lo cual se suma este Congreso y su publicación en *Al-Mulk*, de este año 2024.

Tras terminar este artículo, leo las considerables contribuciones publicadas en *Hespéris-Tamuda* LVIII-2 (2023), monográfico sobre *Voies, routes et chemins du Maroc médiéval et d'al-Andalus: Approches comparées*; quede constancia.

⁷³ Alicante, Universidad de Alicante, 1985.

⁷⁴ M.^a J. VIGUERA MOLINS, «La Ruta de la Plata y sus territorios en fuentes textuales árabes», en F. Lorenzana de la Puente; R. Segovia Sopo (coords.). *La Vía de la Plata y otros estudios sobre Extremadura*, Fuente de Cantos, Asociación Cultural Lucerna, 2014, 41-65; *ID.*, *Tiempos y lugares de Al-Andalus en textos árabes*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2024, 485-502.

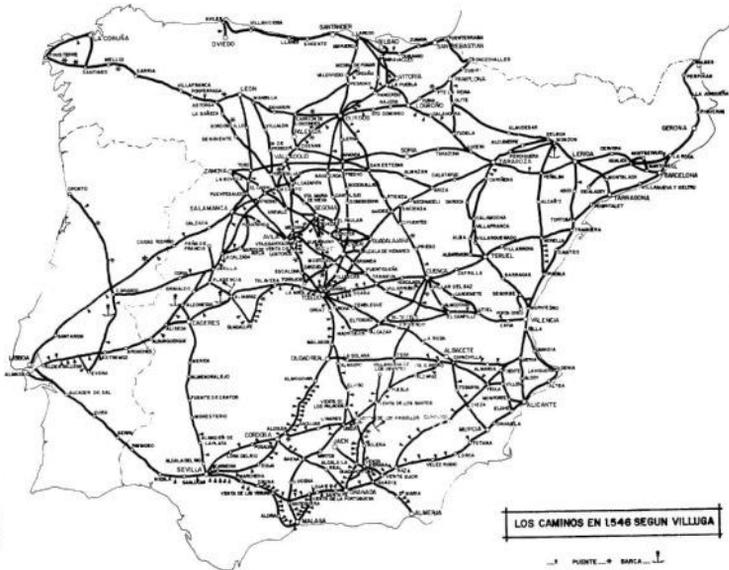
⁷⁵ José María ÁLVAREZ MARTÍNEZ, «La Vía de la Plata, un camino vertebrador de la Hispania romana», en F. Lorenzana de la Puente; R. Segovia Sopo (coords.). *La Vía de la Plata y otros estudios sobre Extremadura*, Fuente de Cantos: Asociación Cultural Lucerna, 2014, 13-39.

⁷⁶ *Kitāb ar-Rawḍ al-Mi'tār*, traducción de Pilar Maestro González, Valencia, Anubar, 1963, pág. 96 [www.anubar.com/coltm/pdf/TM%2010%20Kitab%20Ar-Rawd%20Al%20Mitar].

⁷⁷ «La toponimia árabe de los espacios viales y los espacios defensivos en la península Ibérica», en C. Carvalho, M. Planelles Iváñez, E. Sandakova (coords.), *De la langue à l'expression: le parcours de l'expérience discursive. Hommage à Marina Aragón Cobo*, Alicante, Universidad de Alicante / Universitat d'Alacant, 2017, 167-190.



Principales calzadas de Hispania en el «Itinerario» de Antonino (según Gonzalo Arias Bonet).



Repertorio de todos los caminos de España, por Pedro Juan de Villuga.