

CÓRDOBA, ENCLAVE DE CAMINOS

JOSÉ RAMÍREZ DEL RÍO

Real Academia de Córdoba*
Universidad de Córdoba

RESUMEN: Córdoba fue capital de al-Andalus entre el año 716 y el 1032, y los caminos y vías de transporte del país reflejaron esa privilegiada situación. La conservación de las vías romanas y los cambios en las formas de transportar mercancías dieron forma a un sistema que para el siglo X permitía unas comunicaciones, tanto para personas como para bienes, muy notables.

PALABRAS CLAVE: Vías. Córdoba. Al-Andalus. Comercio. Administración.

ABSTRACT: Qurtuba was the capital of al-Andalus between 716 and 1032 A.D., and the roads and transport lines of the country were deeply influenced by this situation. The keeping of the roman roads and the changes in the transport shaped the system that allowed in the 10th century communications for the people and merchandise of a very high level.

KEY WORDS: Roads. Cordoba. Al-Andalus. Commerce. Administration.

La condición de capital de al-Andalus confirió una gran importancia a la red de vías y caminos que unía Córdoba con el resto de al-Andalus y con las fronteras del país. Si bien la forma en que se mantenían las vías antiguas y la manera en que se modificaba su trazado sigue siendo objeto de estudio en cada momento histórico, pues no es la misma situación durante el emirato o el califato omeya que durante los reinos de taifas o en las épocas almorávide o almohade¹, el hecho evidente es que la condición de capital de al-Andalus de Córdoba durante el período formativo que supuso la época omeya tuvo un impacto extraordinario en el diseño de la red viaria andalusí. La herencia romana había dejado una extensa red que se conservó en su gran medida en época visigoda y que va a tener una importancia incuestionable en el viario entre los siglos VIII y XIII. La actividad de creación de carreteras y caminos durante la época romana había sido de una gran intensidad, y su huella se deja ver incluso en el trazado de muchas autopistas y autovías de nuestros días. En gran medida es una muestra de la continuidad de los núcleos urbanos que esas vías enlazaban, a pesar del fuerte declive urbano que había caracterizado la Antigüedad tardía en el Mediterráneo

* El autor es académico correspondiente de la RAC.

¹ FRANCO SÁNCHEZ, F.: «*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* 31/2 (2017), 37-66; ZOZAYA, J.: *Atlas de caminería hispánica. I: Caminería peninsular y del Mediterráneo*, Madrid, 2011.

occidental en general y en la península ibérica en particular. Una somera comparación entre el viario romano y el andalusí muestra la fuerte continuidad, en líneas generales, aunque desde luego se fueron produciendo variaciones a lo largo del tiempo, como mostramos para la región del norte de Huelva y su conexión con el Algarve hace ya más de veinte años². Las alteraciones mayores del viario van ligadas, como es lógico, al surgimiento de nuevas realidades urbanas y en el caso de Córdoba, el hecho de que las ciudades palatinas que emergieron en las cercanías de la propia capital, supuso que aun cuando hubiera una actividad de cierta intensidad en la creación de nuevas vías³, estas se encontrarán en la cercanías de otras y la aparición de esos caminos no supusiera un cambio radical, como sí sucedió en otros emiratos de la *Dār al-islām* medieval, desde el cambio de Bagdad por Samarra hasta el de Volúbilis por Fez.

Las noticias de fuente árabe relativas a los caminos de al-Andalus son relativamente escasas, en parte por motivos religiosos y jurídicos. Si bien la inversión necesaria para la reparación, mantenimiento y más aún, de creación de nuevas vías suponía un gasto de tal relevancia que se veía reflejado en las crónicas palatinas omeyas primero, y en las almohades más tarde, es un aspecto que en muchas ocasiones era simplemente dejado de lado por los cronistas, en favor de otros asuntos de mayor interés para estos escribas áulicos. Contamos con muy pocas menciones; por poner un ejemplo, a las obras públicas llevadas a cabo por los almorávides, incluso en una de sus capitales andalusíes, como Sevilla, sabemos de obras de reconstrucción de una puerta gracias a que se encontraron los huesos que pudieron ser de Ibn ‘Ammār, asesinado por el último rey de la taifa de Sevilla, al-Mu‘tamid. Sin esa circunstancia, que condujo a que la noticia de esa obra fuera recogida por Ibn Bassām en su *al-Dajira*⁴, no tendríamos referencia alguna a una obra de calado en una puerta de las murallas de Sevilla⁵.

La inversión en mantenimiento de los caminos se solía llevar a cabo por las autoridades locales con los fondos recaudados en su distrito, y una vez llevados a cabo esos gastos, el remanente se remitía a la tesorería de Córdoba, del emir o califa omeya. Cuando el gasto requerido superaba las posibilidades de los recursos fiscales anuales, como al tener que erigir un puente o a rehacer las murallas de una fortaleza o de una ciudad, se requería el envío de dinero desde la capital, con el que hacer frente a los gastos. En este caso sí contamos con noticias mucho más precisas acerca de la obra que había de llevarse a cabo y acerca de la infraestructura afectada. En parte debemos recordar que esto tiene bastante que ver con la configuración de las fuentes andalusíes, que tienen como principales hitos a escritores de la corte o relacionados con la

² RAMÍREZ DEL RÍO, J.: «Crónica de la destrucción de una vía romana en al-Andalus: el caso de la Sierra de Huelva», *Promontoria*, 3 (2005).

³ BERMÚDEZ, J.M.: «La trama propia de Madinat al-Zahra’ y su integración con la de Córdoba», *Anales de Arqueología Cordobesa*, IV, (1993), 259-294.

⁴ IBN BASSĀM: *Al-Dajira fi mahāsini ahl al-‘azāra*, ed. Ihsān ‘Abbās, Beirut, 1979;

⁵ VALOR PIECHOTTA, M. y RAMÍREZ DEL RÍO, J.: «Las murallas de Sevilla: apuntes historiográficos y arqueológicos», *Qurṭuba*, IV, 167-179.

administración omeya como Ibn Ḥayyān⁶ o al-Rāzī⁷, que tomaban sus noticias en muchos casos de documentación custodiada en los archivos de los omeyas. Posteriormente encontramos algunos rasgos similares en Ibn Ṣāhib al-Ṣalā o al-Marrākūṣī para épocas posteriores; el hecho de que las crónicas locales hayan llegado hasta nosotros en mucha menor medida que las crónicas cortesanas afecta de manera evidente al conocimiento que tenemos acerca de las diferentes obras públicas que se llevaron a cabo en al-Andalus. Tenemos que concluir que las menciones de las fuentes se suelen centrar en la reconstrucción de algún punto clave en el viario: un puente, una pequeña fortificación...; es mucho más difícil encontrar menciones a la conservación.

También hay aspectos particulares de la consideración religiosa de las vías públicas que podía llevar a que la información acerca de las mismas sea ocultada o falseada por los cronistas e, incluso, por los juristas en algunas de las consultas que se les evacuaran. El hecho de ocupar una vía era considerado un acto contrario a los derechos de los musulmanes, y la imposición de tributos, alcabalas y otras tasas por parte de las autoridades andalusíes locales fue criticada de forma acervada por Ibn Ḥazm, que incluso denominó a los reyes de taifas con el insulto de «salteadores de caminos» (*qāṭi' al-ṭurūq*)⁸; como es obvio, la actividad relativa a un asunto tan cuestionable en términos de la ley islámica como el cobro de esos impuestos extracoronarios no suscitó ningún interés por parte de los cronistas de corte, razón por la que muchas noticias relativas a estos asuntos se perderían sin más. Tampoco podemos descartar que esta misma consideración supusiera un problema considerable para llevar a cabo la labor de conservación. De hecho, hay numerosas menciones a la constitución de bienes habices para pagar el mantenimiento y la conservación de murallas, fortalezas y caminos⁹ a partir del siglo XII, lo que posiblemente se vea ligado a atender una necesidad para la que algunos gobernantes hubieran dejado de proveer por consideraciones religiosas.

Estos breves apuntes acerca de las fuentes relativas a los caminos no vamos a desarrollarlas con mayor amplitud, ya que el trabajo de la Dra. Viguera nos exime de desarrollar el apartado relativo a las fuentes cronísticas, literarias y jurídicas. La Dra. Viguera ha dirigido investigaciones como la de Jassim Abid Mirzal acerca de la obra de al-Idrīsī¹⁰ y tanto ella como sus discípulos han incidido de forma reiterada en el viario andalusí.

⁶ MOLINA, L.: «Técnicas de amplificatio en el *Muqtabis* de Ibn Ḥayyān», *Talia dixit: revista interdisciplinar de retórica e historiografía*, 1 (2006) 55-79; MOHEDANO, J.: «Ibn Ḥayyān», en *Biblioteca de al-Andalus*, Almería, Fundación Ibn Tufayl, 2004, 3, pp. 356-374.

⁷ MATESANZ, R.: *Omeyas, bizantinos y mozárabes. En torno a la prehistoria fabulosa de España de Ahmad al-Razi*, Valladolid, Universidad, 2004; MOLINA, L.: «Sobre la historia de al-Rāzī. Nuevos datos en el *Muqtabis* de Ibn Ḥayyān», *al-Qanṭara* I (1980) 435-441.

⁸ BARCELÓ, M.: *El sol que salió por Occidente*, Jaén, Universidad, 1997, IX: «Ruedas que giran en el infierno o ¿para qué servía la moneda de las taifas?».

⁹ LAGARDÈRE, V.: *Histoire et société en Occident musulman au Moyen Âge*, Madrid, Casa Velázquez, 1995.

¹⁰ AL-IDRISÍ: *Los caminos de al-Andalus en el siglo XII*, edición, traducción y notas de Jassim Abid Mirzal, Madrid, CSIC, 1989.

Los trabajos de tipo arqueológico son abordados por el Dr. Alberto León¹¹, y han incidido en diferentes ocasiones en el viario andalusí, aunque quizá falte un trabajo de conjunto para todo al-Andalus.

Desde el punto de vista del estudio de la función, el diseño y la evolución de las vías andalusíes, tenemos que destacar los trabajos del Dr. Francisco Franco-Sánchez, catedrático de la Universidad de Alicante, que han incidido en la forma en que los caminos marcaron la manera de diseñar las defensas de al-Andalus¹², ya que en gran medida los cambios que advertimos en el viario desde la época romana hasta la andalusí vienen dados por la necesidad de enlazar unas fortalezas que cambiaron su tipología de manera notable, situándose en recintos más reducidos y situados en posiciones más dominantes, y mucho más fortificados que los de época romana.

EL USO DE LOS CAMINOS

La forma en que una sociedad transporta personas y mercancías es muy importante para definir a esa formación social. No debemos asumir que la forma de transportar mercancías en época romana fuera la misma que en época andalusí, ni tan siquiera que la manera en que se llevara a cabo fuera la misma en el siglo IX que en el siglo XIII, la dinámica fue muy diferente tanto en el uso de rutas como en el empleo de diferentes tipos de animales (caballos, camellos...) como en el utillaje (carros para transportar mercancías, barcos en vías fluviales...).

Los cambios en la forma de transportar mercancías desde la Tardo Antigüedad hasta la época islámica fueron analizados en el clásico *The Camel and the Wheel* (El camello y la rueda) de Richard Bulliet¹³, que demostró la forma en que los carros pasaron a ser desplazados por el transporte de mercancías en animales semovientes; obviamente las diferencias regionales y los cambios a lo largo del tiempo tuvieron una gran influencia en la conformación de las vías de transporte. Si no necesitas carros para transportar mercancías, el costoso mantenimiento de las vías romanas podía ser prescindible, y al revés: si no era posible pagar el mantenimiento de las vías, y la capilaridad de estas ya no era suficiente ante los cambios de ubicación de la población, podía resultar mucho más sensato el transporte en camellos o en mulas que en grandes carros. En al-Andalus se ha considerado tradicionalmente que el modo más empleado en todo el período andalusí fue el transporte en mula. Incluso en estudios realizados hace poco, M. Fierro y L. Molina señalaban que no se había producido apenas presencia de camellos en al-Andalus, usándose de modo masivo las mulas para el transporte¹⁴. Sin embargo, los estudios acerca del uso de los animales de carga en al-

¹¹ Además de su intervención en las jornadas contenidas en este número de *al-Mulk*, ver trabajos previos como: LEÓN, A. y ZAMORANO, A.M.: «El Puente de los Nogales, Córdoba. Contribución al estudio de la infraestructura viaria de Madinat al-Zahra'», *Cuadernos de Madinat al-Zahra'*, VI (2008).

¹² *Vías y defensas andalusíes en La Mancha Oriental*, Alicante, Diputación, 1995; «La caminería en al-Andalus (ss. VIII-XV): consideraciones metodológicas, históricas y administrativas para su estudio».

¹³ BULLIET, R.: *The Camel and the Wheel*, Cambridge, Harvard University Press, 1975.

¹⁴ «Caminos de al-Andalus», *Al-Andalus y la Historia*. [<https://www.alandalusylahistoria.com/?p=1743>].

Andalus están en sus comienzos, y debemos señalar que incluso la situación previa de la Hispania visigoda es relativamente poco conocida. Sabemos que cuando los visigodos invadieron Hispania en el siglo V desde las Galias, llevaban ya camellos como animales de carga, y el pelo de este animal era utilizado en los textiles de aquella época; no en vano la Biblia señala su uso por Juan el Bautista durante su retiro al desierto, y San Agustín también la menciona.

Un equipo de la Universidad de Córdoba dirigido por el Dr. Riquelme ha realizado hace poco un estudio acerca de la presencia de restos de dromedarios en Córdoba y Madīnat al-Zahrā', y aunque se han publicado hasta la fecha solo resultados parciales¹⁵, podemos afirmar ya que el uso de los camellos en la Córdoba de los siglos IX a XI fue mucho más común de lo que se suele considerar.

CAMBIO DE LAS VÍAS DE AL-ANDALUS

La herencia romana fue muy visible desde el principio en el viario andalusí, como hemos señalado anteriormente, pero hubo cambios a lo largo del tiempo. Además de los cambios producidos por la creación de nuevas poblaciones y el abandono de otras anteriores, cada período de desorden político repercutía en la falta de cuidado de las vías de comunicación, siguiendo una dinámica que ya había cambiado profundamente las infraestructuras ya desde el mismo siglo V, en que numerosos viajeros nos relatan con pesar el hundimiento de tramos enteros de vías y de puentes por la falta de mantenimiento, debida al hundimiento de ingresos fiscales del Imperio Romano¹⁶. Estas alteraciones también se produjeron durante las crisis de las administraciones omeya o almohade en la historia andalusí, como señalamos hace veinte años, la vía romana que unía Sevilla con el Algarve a través de la Sierra de Huelva quedó destruida tras la *fitna* del siglo IX¹⁷, y la descripción que hace Ibn al-Mugāwir de su recorrido desde Sevilla hasta el Levante¹⁸, atravesando algunas regiones previamente muy bien comunicadas, muestra la casi completa destrucción que el viario había sufrido por los años de conflictos internos y externos, llevando a la casi desaparición del viario y a su transformación en poco más que pistas de tierra. Esto se produjo al final de un proceso de descomposición política, en el siglo XIII, que vino a rematar unas tendencias que se habían ido produciendo a lo largo de varios siglos; la creación de caminos de tierra para transporte en animales era mucho más sencilla que el mantenimiento de las vías romanas y estaba al alcance de casi cualquier comunidad. Con todo, la mayor parte del viario romano se mantuvo durante época andalusí, aunque en diferentes

¹⁵ RIQUELME, GARRIDO, APARICIO *et alii*: «El dromedario en al-Andalus. El registro arqueológico en el sur de la península Ibérica en época islámica (siglos X al XIV)», SPAL, 31.2 (2022) 316-330.

¹⁶ MARTÍNEZ GORRIARÁN, C.: *En defensa del capitalismo*, Barcelona, Planeta, 2022, p. 180.

¹⁷ RAMÍREZ DEL RÍO, J.: «Crónica de la destrucción de una vía romana en al-Andalus: el caso de la Sierra de Huelva», *Promontoria*, 3, 2005.

¹⁸ RAMÍREZ DEL RÍO, J.: *Entre ulémas et bandits. La steppe d'Ecija en al-Andalus*, Helsinki, Academia Scientiarum Fennica, 2017.

momentos se perdieron tramos enteros. La continuidad del uso de carros en algunas zonas es difícil de mostrar, teniendo en cuenta la falta de testimonios, pero dada la pervivencia del viario, perfectamente posible.

La necesidad de establecer postas y de albergar a los comerciantes y a los empleados del emirato y del califato omeya dio lugar a la creación de residencias que recibirán nombres diferentes, i.e. *manzil* pl. *manāzil*. Si bien no encontramos unos restos arqueológicos que puedan mostrarnos de manera completa la morfología de este tipo de edificios, contamos con una huella muy clara de edificaciones en las zonas en las que las fuentes nos indican la presencia de los *manāzil*. El recorrido diario con las acémilas, que como señalamos anteriormente era el principal medio de transporte, podía llegar a 32 km y esa era la distancia promedio entre los *manāzil*¹⁹. Además de servir de posta para empleados del estado, proveía a los viajeros privados, a los comerciantes, cuando estos no iban en grupo demasiado grande, en ese caso contamos con las narraciones de las crónicas andalusíes que nos informan del uso de grandes tiendas de campaña²⁰ que eran producidas en gran número por las factorías oficiales, principalmente para el ejército, pero que también abastecían a compradores particulares. Sin llegar a la potencia de los *funduq* y de edificios tan notables como las alhóndigas que aún hoy se han conservado en Granada, la existencia de esta red de alojamientos era imprescindible para mantener el control de la administración sobre todo el territorio andalusí.

CÓRDOBA COMO CRUCE DE CAMINOS

La condición de capital de al-Andalus posiblemente engrandeció la importancia dada a Córdoba en las fuentes escritas árabes, ya que todas las noticias referentes a la actuación de los monarcas de al-Andalus tenía por marco a esta ciudad. Sin embargo, la relevancia de la Córdoba romana²¹ y de la ciudad de la Tardo Antigüedad²² es innegable, no solo fue la capital de la Bética sino una ciudad independiente frente a los poderes visigodo y bizantino que buscaron incluirla en su órbita, capaces de derrotar al ejército visigodo en varias ocasiones y solo en un momento relativamente tardío, Córdoba pasó a formar parte del reino visigodo. La necesidad de enlazar la capital del emirato con todas las regiones del país, situó a Córdoba como centro de las vías y caminos de al-Andalus, y es sin duda la ciudad con una red más tupida de comunicación de su tiempo. El geógrafo persa al-Istajrī describió catorce vías importantes para al-Andalus, de las que diez confluían en Córdoba. Sin embargo, la imagen que nos ofrecen los geógrafos es una foto fija de un momento de esplendor, cuando la evolución de las rutas fue sin duda paulatina y la recuperación del viario romano y la

¹⁹ MAZZOLI-GUINTARD, CH.: «Organización del territorio en al-Andalus: mundo rural y mundo urbano», 2022, hal-03632148

²⁰ RAMÍREZ DEL RÍO, J.: «Notas acerca de las tiendas de campaña en las fuentes árabes», en *Economía y trabajo: las bases materiales de la vida en al-Andalus*, ed. M. Delgado y Luis G. Pérez-Aguilar, Sevilla, 2019, 301-320.

²¹ VAQUERIZO, D.: *Córdoba romana. La ciudad oculta*, Almuzara, 2024.

²² CHAVARRÍA, A (ed.): *Cambio de era. Córdoba y el Mediterráneo cristiano*, Córdoba, 2022.

formación de nuevas rutas, un fenómeno que requirió mucho tiempo e inversión. La concentración tan masiva en torno a Córdoba era muy poco probable antes del s. X, cuando el califato omeya llevó a Córdoba a su mayor esplendor.

Las indicaciones de al-Istajrī, Ibn Ḥawqal y otros geógrafos de Oriente Medio²³ muestran la relevancia de Córdoba en el comercio internacional, que condujo a que el interés por la capital aumentara de manera muy notable. No tenemos apenas noticias en las obras de Oriente Medio relativas a al-Andalus anteriores al siglo X, si exceptuamos el interés suscitado por la propia conquista de Hispania, pero la potencia innegable de los omeyas en este momento, que se expandieron hasta conquistar el norte del actual Marruecos, y la proyección del comercio de esclavos, objetos suntuarios y de grano, atrajeron el interés de los geógrafos y viajeros orientales; también el Sacro Imperio Romano Germánico manifestó su interés por al-Andalus²⁴, expresado en el intercambio de embajadas y en la actividad comercial que demostrada por los hallazgos de moneda andalusí de este período en las actuales Francia, Alemania e incluso Polonia y Suecia²⁵.

La existencia de esa red de caminos facilitó un comercio mucho más relevante, y la cantidad de zocos documentados en el s. X lo demuestran. Las referencias de Olivia Remie Constable²⁶ al comercio andalusí nos muestra el grado de complejidad alcanzado por la sociedad andalusí en el s. X, que produce, importa y exporta, todo tipo de objetos y de artículos agrícolas. El hecho de que los tratados de *hisba*²⁷ que conservamos de al-Andalus procedan de Sevilla y Córdoba, don capitales enlazadas por el río Guadalquivir, es una muestra de la importancia de esta ruta.

Las vías principales que ligaban Córdoba según los geógrafos árabes con el resto de al-Andalus eran:

- La que une Córdoba con Écija, Sevilla y Algeciras.
- La que une Córdoba con Toledo
- La que pasa de Córdoba a Badajoz y desde allí a Lisboa y al norte.

²³ ROLDÁN, F.: «Al-Andalus visto desde Oriente. Una aproximación histórico-geográfica», en E. Lorenzo, *Proyección histórica de España en sus tres culturas*, Valladolid, 1993, 161-168;

²⁴ KOWALSKI, T.: *Relatio Ibrahim ibn Ja'qb de itinere slavico quae traditur apud al-Bekri, edidit, commentario et versione polonica atque latina*, Cracovia, 1946; AL-BAKRĪ: *Yugrafiyat al-Andalus wa Urubba min Kitāb al-masālik wa-l-mamālik*, ed. A.R. Hayyi, Beirut, 1968, pp. 154-179; MIQUEL, A.: «L'Europe Occidentale dans la relation arabe d'Ibrahim b. Ya'qub (Xème siècle)», *Annales E.S.C.*, XXI, (1960) 1048-1064; CANARD, M.: «Ibrahim b. Ya'qub et sa relation de voyage en Europe», en *Études d'Orientalisme dédiées à la mémoire de Lévi-Provençal*, II, Paris, 1962, 503-508; LEWICKI, T.: «L'apport des sources arabes médiévales à la connaissance de l'Europe centrale et orientale», en *L'Occidente e l'Islam nell'Alto Medioevo, Settimane di Studio XII*, Spoleto, 1965, pp. 461-485; VERLINDEN, Ch.: «La traite des esclaves. Un gran commerce international au X^{ème} siècle», en *Mélanges E.R. Labande*, Poitiers, 1974, pp. 721-30.

²⁵ BLACKBURN, M.: «Coins Finds», en *Means of Exchange. Dealing with Silver in the Viking Age*, Aarhus U., 2008, pp. 29-74.

²⁶ *Trade and Traders in Muslim Spain: The Commercial Realignment of the Iberian Peninsula. 900-1500*, Cambridge, Princeton U. Press, 1994;

²⁷ CHALMETA, P.: *El zoco medieval. Contribución al estudio de la historia del mercado*, Almería, Fundación Ibn Tufayl, 2010.

- La que une Córdoba con Jaén y La Mancha, y desde allí al Levante.
- La que une Córdoba con Málaga y desde allí a Granada.

Córdoba tenía un vado del río Guadalquivir que había sido utilizado desde la Antigüedad y el puente le proporcionó una ventaja extraordinaria sobre otras poblaciones cercanas; de hecho, las noticias acerca de las reparaciones del puente suelen acompañar o introducir las relativas a una épica de mayor pujanza por parte del emirato.

La facilidad para transportar materiales pesados gracias al transporte fluvial también debe tenerse muy en cuenta. El río Guadalquivir fue la primera y más importante vía de Córdoba, pues el transporte de mercancías por vía fluvial era mucho más sencillo, y por esta razón llegaron a Córdoba materiales de construcción desde Sevilla, Volubilis, Cartago y otras poblaciones del Mediterráneo. Como se ha señalado en varios estudios recientes, el reaprovechamiento de materiales de construcción procedentes de la antigüedad no era solo una estrategia utilitaria, sino también una forma de reflejar el poder de los musulmanes sobre el territorio que ahora dominaban²⁸.

Las referencias a las cargas transportadas a Madīnat al-Zahrā'²⁹, que hubieron de realizarse en gran medida por tierra, nos da una idea de la manera en que se trabajaba en el s. X y del coste abrumador que suponía el transporte de todos los materiales de construcción.

La importancia de las rutas en la forma de concebir la autoridad queda reflejada en que Ibn Ḥazm denominó a los reyes de taifas «salteadores de caminos». El que imponía impuestos por transitar por un camino era un opresor para los musulmanes.

A MODO DE RESUMEN

Córdoba había sido una capital importante de Hispania en las épocas romana y visigoda, y fue la capital de al-Andalus desde el 716/717; su elección frente a la antigua capital de la Hispania visigoda, Toledo, muestra el deseo de mantener un contacto mucho más estrecho con el norte de África y con Oriente Medio de lo que había sido la tónica durante el gobierno visigodo. A esas relaciones que en un principio fueron sin duda políticas y administrativas, pues al-Andalus dependía del gobernador del Norte de África, pronto se unieron la de los viajes por estudios y por peregrinación, que es uno de los pilares del islam, y a partir del mismo siglo IX, a un comercio de gran envergadura que era precioso para mantener el consumo y la producción que iban aumentando al mismo paso que la población.

Su lugar central en las comunicaciones de al-Andalus produjo una actividad importante de organización de los caminos y de las residencias anejas a las vías que

²⁸ ELICES OCÓN, J.: *Antigüedad y legitimación política en la Alta Edad Media peninsular (siglos VIII-X)*, Sevilla, Universidad, 2021.

²⁹ AL-MAQQARÍ: *Nafḥ al-ṭīb*, ed. R. Dozy et alii, Leiden, Brill, 1855-1861.

unían Córdoba con el resto del país, que era la ciudad mejor comunicada con mucha diferencia.

Debido a la menor necesidad de vías para transporte, la actividad de edificación ha dejado rastros menos relevantes que en épocas anteriores, aunque el mero hecho de mantener muchas de estas rutas entre los siglos VIII y XI evidencia una actividad de conservación de la que las fuentes nos ofrecen pocas noticias.

La región que rodeaba Córdoba contó con la mejor red de caminos de al-Andalus, iluminada incluso en algunos casos y con una seguridad mucho mayor que otras zonas del país.

Los estudios acerca de los animales de carga que han comenzado en los últimos años nos proporcionarán mucha información nueva.

Las fuentes andalusíes volverán a ser revisadas a la luz de esa nueva información procedente de la Arqueología.

BIBLIOGRAFÍA

- al-BAKRÍ: *Yugrafiyat al-Andalus wa-Urubba min Kitāb al-masālik wa-l-mamālik*, ed. A.R. Hayyí, Beirut, 1968.
- BLACKBURN, M.: «Coins Finds», en *Means of Exchange. Dealing with Silver in the Viking Age*, Aarhus U., 2008, 29-74.
- BARCELÓ, M.: *El sol que salió por Occidente*, Jaén, Universidad, 1997, IX: «Ruedas que giran en el infierno o ¿para qué servía la moneda de las taifas?».
- BERMÚDEZ, J.M.: «La trama propia de Madinat al-Zahra' y su integración con la de Córdoba», *Anales de Arqueología Cordobesa*, IV, (1993) 259-294.
- BULLIET, R.: *The Camel and the Wheel*, Cambridge, Harvard University Press, 1975.
- CANARD, M.: «Ibrahim b. Ya'qub et sa relation de voyage en Europe», *Études d'Orientalisme dédiées à la mémoire de Lévi-Provençal*, II, Paris, 1962, 503-508.
- CHALMETA, P.: *El zoco medieval. Contribución al estudio de la historia del mercado*, Almería, Fundación Ibn Tufayl, 2010.
- CHAVARRÍA, A. (ed.): *Cambio de era. Córdoba y el Mediterráneo cristiano*, Córdoba, 2022.
- ELICES OCÓN, J.: *Antigüedad y legitimación política en la Alta Edad Media peninsular (siglos VIII-X)*, Sevilla, Universidad, 2021.
- FIERRO, M. y MOLINA, L.: «Caminos de al-Andalus», *Al-Andalus y la Historia*. <https://www.alandalusylahistoria.com/?p=1743>
- FRANCO SÁNCHEZ, F.: *Vías y defensas andalusíes en La Mancha Oriental*, Alicante, Diputación, 1995.
- FRANCO SÁNCHEZ, F.: «La caminería en al-Andalus (ss. VIII-XV): consideraciones metodológicas, históricas y administrativas para su estudio», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 9 (2001) 34-65.
- FRANCO SÁNCHEZ, F.: «*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* 31/2 (2017) 37-66.
- IBN BASSĀM: *Al-Dajra fī mahāsīn ahl al-yazīra*, ed. Ihsān 'Abbās, Beirut, 1979.

- al-IDRISÍ: *Los caminos de al-Andalus en el siglo XII*, edición, traducción y notas de Jassim Abid Mirzal, Madrid, CSIC, 1989.
- KOWALSKI, T.: *Relatio Ibrahim ibn Ja'qub de itinere slavico quae traditur apud al-Bekri, edidit, comentario et versione polonica atque latina*, Cracovia, 1946.
- LAGARDÈRE, V.: *Histoire et société en Occident musulman au Moyen Âge*, Madrid, Casa Velázquez, 1995.
- LEÓN, A. y ZAMORANO, A.M.: «El Puente de los Nogales, Córdoba. Contribución al estudio de la infraestructura viaria de Madīnat al-Zahrā'», *Cuadernos de Madīnat al-Zahrā'*, VI (2008) 205-233.
- LEWICKI, T.: «L'apport des sources arabes médiévales à la connaissance de l'Europe centrale et orientale», en *L'Occidente e l'Islam nell'Alto Medioevo, Settimane di Studio XII*, Spoleto, 1965, 461-485.
- al-MAQQARÍ: *Nafh al-fīb*, ed. R. Dozy et alii, Leiden, Brill, 1855-1861.
- MARTÍNEZ GORRIARÁN, C.: *En defensa del capitalismo*, Barcelona, Planeta, 2022.
- MATESANZ, R.: *Omeyas, bizantinos y mozárabes. En torno a la prehistoria fabulosa de España de Ahmad al-Razi*, Valladolid, Universidad, 2004.
- MAZZOLI-GUINTARD, Ch.: «Organización del territorio en al-Andalus: mundo rural y mundo urbano», 2022, hal-03632148.
- MIQUEL, A.: «L'Europe Occidentale dans la relation arabe d'Ibrahim b. Ya'qub (X^{ème} siècle)», *Annales E.S.C.*, XXI, (1960) 1048-1064.
- MOHEDANO, J.: «Ibn Ḥayyān», en *Biblioteca de al-Andalus*, Almería, Fundación Ibn Tufayl, 2004, 3, 356-374.
- MOLINA, L.: «Sobre la historia de al-Rāzī. Nuevos datos en el *Muqtabis* de Ibn Ḥayyān», *al-Qanṭara*, I (1980) 435-441.
- MOLINA, L.: «Técnicas de amplificatio en el *Muqtabis* de Ibn Ḥayyān», *Talia dixit: revista interdisciplinaria de retórica e historiografía*, 1 (2006) 55-79.
- RAMÍREZ DEL RÍO, J.: «Crónica de la destrucción de una vía romana en al-Andalus: el caso de la Sierra de Huelva», *Promontoria*, 3 (2005) 9-19.
- RAMÍREZ DEL RÍO, J.: *Entre ulémas et bandits. La steppe d'Ecija en al-Andalus*, Helsinki, Academia Scientiarum Fennica, 2017.
- RAMÍREZ DEL RÍO, J.: «Notas acerca de las tiendas de campaña en las fuentes árabes», en *Economía y trabajo: las bases materiales de la vida en al-Andalus*, ed. M. Delgado y Luis G. Pérez-Aguilar, Sevilla, 2019, 301-320.
- REMI CONSTABLE, O.: *Trade and Traders in Muslim Spain: The Commercial Realignment of the Iberian Peninsula. 900-1500*, Cambridge, Princeton U. Press, 1994.
- RIQUELME, GARRIDO, APARICIO ET ALII: «El dromedario en al-Andalus. El registro arqueológico en el sur de la península Ibérica en época islámica (siglos X al XIV)», *SPAL*, 31.2 (2022) 316-330.
- ROLDÁN, F.: «Al-Andalus visto desde Oriente. Una aproximación histórico-geográfica», en E. Lorenzo, *Proyección histórica de España en sus tres culturas*, Valladolid, 1993, 161-168.
- VALOR PIECHOTTA, M. y RAMÍREZ DEL RÍO, J.: «Las murallas de Sevilla: apuntes historiográficos y arqueológicos», *Qurṭuba*, 4 (1999) 167-179.
- VAQUERIZO, D.: *Córdoba romana. La ciudad oculta*, Almuzara, 2024.
- VERLINDEN, Ch.: «La traite des esclaves. Un gran comerce international au X^{ème} siècle», en *Mélanges E.R. Labande*, Poitiers, 1974, 721-730.
- ZOZAYA, J.: *Atlas de caminería hispánica. I: Caminería peninsular y del Mediterráneo*, Madrid, 2011.