



LAS RUTAS DE LA SIERRA DE HUELVA EN ÉPOCA ANDALUSÍ*

J. Ramírez del Río (Universidad de Sevilla).

1. INTRODUCCIÓN.

El estudio de las vías romanas y de su herencia en la conformación de las rutas de al-Andalus es un tema que requiere de una gran dedicación, pues los datos acerca de este tema están tan dispersos tanto en las fuentes como en los informes arqueológicos que resultaría difícil realizar en estos momentos un trabajo de conjunto sobre este asunto. Aunque conocemos razonablemente bien las rutas que unían las distintas poblaciones de al-Andalus, no tenemos apenas información acerca de la actividad reparadora o constructiva de este tipo de infraestructura, a la que las fuentes árabes no dedican la misma atención que a puentes, murallas o atarazanas, y muchísima menos que a la construcción de mezquitas, de las que sí tenemos abundantes noticias. Como ejemplo de la falta de investigaciones acerca de las vías que unían las poblaciones y los problemas a los que dan lugar, tenemos que destacar que en una obra tan notable por otros conceptos como *Agricultura y poblamiento rural en Sevilla durante la época 'abadi* (Tahiri, 2001), no hay un solo apartado referente a dichas vías. Esperamos que esta carencia quede en parte resuelta por las actas del I Curso de Ingeniería Hispano-musulmana, celebrado en Toledo en julio de 2002 y en prensa en la actualidad.

La investigación acerca de las rutas de época islámica en la Sierra de Huelva resultaron particularmente sorprendentes por la evidente pérdida de importancia de una vía de comunicación capital, que terminó desapareciendo.



Resulta casi una fórmula ritual comenzar los estudios acerca de cada región de al-Andalus con una queja acerca de la carencia de estudios sobre el tema; en este caso si bien contamos con algunos trabajos anteriores, tanto en el dominio de las fuentes árabes (García Sanjuán, 2002) como en el arqueológico (Fernández Gabaldón, 1989 y 1990), en estos mismos trabajos se insiste en la insuficiencia de las noticias de las que disponemos para trazar un cuadro completo de la historia de esta región en época islámica, en especial para poder emprender una historia secuenciada de la Sierra de Huelva en esta época. Esta carencia es más aguda si cabe en lo referente a las vías de comunicación debido principalmente a la falta de núcleos urbanos importantes que debieran ser enlazados por esas vías: las más importantes que atraviesan la Sierra Norte enlazan poblaciones importantes de regiones ajenas a ella, lo que en último término se traduce en la debilidad de la red viaria y en la falta de capital con el que llevar a cabo obras públicas de importancia: al haber poca población no era posible implantar cultivos industriales, por lo que la región carecía de rentas destacables, por lo que ni siquiera tenemos testimonios de intervenciones importantes de las tropas del estado omeya para recuperar el control de la comarca, y es más frecuente encontrar actuaciones de los habitantes de la zona en otras partes de al-Andalus, sobre todo durante los tiempos turbulentos de finales del siglo IX y comienzos del siglo X. Por otro lado tampoco estaban los rebeldes de la zona en disposición de emprender grandes aventuras fuera de su territorio, sino únicamente de apoyar a otras facciones más fuertes fuera de él, lo que justifica el relativo desinterés de las mismas fuentes árabes en comparación con otros rebeldes del momento.

La recopilación de las noticias relativas a la zona durante época andalusí evidenciaba la progresiva desaparición, a partir de la época de la *fitna* ocurrida durante el emirato del omeya 'Abd Allah (888-912), de una parte de la antigua vía romana que unía Sevilla con Beja y que, pasando por Aroche, unía estas dos capitales de cora, que es la denominación que se aplicaba a las unidades territoriales y administrativas más importantes de al-Andalus. La mencionada desaparición de esta infraestructura resulta tan llamativa desde el punto de vista historiográfico como grave para el desenvolvimiento de las gentes de la región, que a partir de este momento quedó marginada y apenas volvió a aparecer en las fuentes árabes durante el resto



del período de la historia de al-Andalus. Este hecho, que puede ser normal en algunos momentos de la historia de al-Andalus, no lo es en absoluto en otros como es el caso del califato almohade, pues es conocida la extraordinaria actividad constructiva emprendida por ellos en todo el Garb al-Andalus, y sin embargo tampoco en esa época aparecen menciones en las fuentes a la comarca de la Sierra de Huelva.

Sería deseable la realización de estudios locales en muchos más casos, de forma que pudiéramos esclarecer la casuística relacionada con su creación, conservación o abandono definitivos, pues ni siquiera en las obras acerca de las consultas legales (*fatwa-s*) (Lagardère, 1995) resulta posible encontrar información relevante acerca de la manera en que los andalusíes articularon este importantísimo elemento: el cuidado por las vías de comunicación, ya que podemos encontrar bienes píos o de manos muertas dedicados a casi cualquier cosa: la compra de esteras para las mezquitas, las reparaciones de las murallas de las fortalezas cercanas a los reinos cristianos, el mantenimiento de alumnos que estudiaban en una escuela concreta,...pero no tenemos ninguna muestra de bienes habices asignados al mantenimiento y reparación de vías de comunicación. Es posible que el hecho de pertenecer a la esfera de influencia y de intereses del poder político (*sultan*) desalentase la entrega de bienes píos para este fin, pues la oposición entre el dominio del emirato y los de los musulmanes piadosos se manifestaba muy tajante en algunos campos, y sí contamos con algunas *fetwas* en las que los gobernantes intentaban arrogarse la autoridad sobre algunas vías de comunicación, en especial en época almorávide.

2. LAS VÍAS ROMANAS Y AL-ANDALUS.

La herencia de las vías romanas (Thouvenot, 1973; Roldán Hervás, 1975) en el trazado de las rutas de época islámica en la zona es muy evidente, como ha puesto de manifiesto M^a. Teresa Henares, y en tiempos del emirato y el califato de Córdoba podemos encontrar más cambios en lo que se refiere a su utilización, en la mayor o menor importancia de las ciudades que unen las vías, más que en el desarrollo de una infraestructura nueva surgida al calor de la nueva situación política, por lo que el diseño de estas vías se mantiene plenamente vigente en la primera época (Roldán Castro,



1997, 125-127; Torres Balbás, 1959, 443; Valencia Rodríguez, 1988, 71-103). En gran número de casos resulta muy complicado señalar el final de la época tardo-romana y el comienzo de la medieval como puso de manifiesto un congreso reciente organizado por el CSIC con el significativo título de *Omeyas y tardoantigüedad*. Buena parte de las mismas estructuras de los husun utilizados por los rebeldes del siglo X reaprovechan los edificios de épocas anteriores (M. Valor *et alii*, 2001, 68-80).

Sin embargo tenemos que señalar desde un primer momento que uno de los hechos más evidentes una vez concluimos la revisión de las fuentes árabes es la enorme destrucción que sufrió la red viaria del norte de Huelva durante la *fitna*, o guerra civil, que enfrentó a los muladíes con el emirato de Córdoba durante el gobierno del emir 'Abd Allah (888 a 912). Si bien durante los primeros tiempos es claro el uso de las vías romanas que enlazaban la zona de Aroche con la de Beja por parte de las tropas cordobesas, con el tiempo se ven obligadas a dar un rodeo por Badajoz y Alcántara, en Extremadura, a la hora de enviar tropas hacia el Algarbe, y utilizan cada vez menos la ruta a través de Aracena, por razones que explicaremos un poco más adelante. Según fue avanzando el tiempo los gobernantes de al-Andalus fueron desatendiendo las antiguas rutas, y en época almohade encontramos que la comunicación de la zona de Niebla y Saltés con Beja y Mértola se estableció siguiendo la costa y el curso del Guadiana, hecho que no es de extrañar si tenemos en cuenta el poderío naval de este imperio norteafricano y sus dificultades para mantener su presencia en la zona del Algarbe.

Se advierte, por tanto, en época islámica, una simplificación de las vías de comunicación de la zona. En parte este hecho podemos atribuirlo (P. Sillières, 1981, 409-418) a la poca resistencia y acondicionamiento de las vías romanas de la región, que estarían formadas por una vía terrena de estructura simple y de factura muy económica. Por ello las destrucciones de la época de la *fitna* serían particularmente dañinas, pues una estructura de este tipo necesita una actividad constante de reparación, impedida en este caso por los conflictos.

De los caminos entre Sevilla y Beja (Padilla, 1989, 206) sólo quedó a partir del siglo XI el que atravesaba por la costa, cruzaba el Guadiana, lle-



gaba a Mértola, y finalmente subía a Beja, mientras el que pasaba por Aroche y Serpa, en principio mucho más directo, quedó en tal estado que el geógrafo al-Idrisi no lo menciona en su obra *Nuzhat al-mu_taq fi ijтираq al-afaq*, y sólo aparece como camino secundario en otra obra de este prolífico autor, el *Uns al-muhay wa-rawd al-furay*. Es obvio que la destrucción de una infraestructura de este tipo sólo puede producirse de manera progresiva, y que durante un cierto tiempo pudo ser utilizada como camino de caballería, pero su deterioro lo condenaba a la desaparición a medio plazo, aunque sin duda se mantuvo como ruta de caballerías durante un tiempo que no podemos determinar, pues la erosión de este tipo de infraestructuras no es fácil de calcular. También es necesario señalar que la ciudad de Beja perdió importancia a lo largo del siglo IX en el Garb al-Andalus debido a las derrotas militares sufridas a manos de otros competidores como fue el caso de Mahmud b. Abd al-Yabbar y otros caídas beréberes y muladíes, y ante el ascenso de otras poblaciones, por lo que la dependencia de Aroche respecto a la capital de la cora fue disminuyendo hasta desaparecer y pasar a integrar otra unidad administrativa.

3. NOTAS ACERCA DE LAS POBLACIONES IMPORTANTES DE LA SIERRA DE HUELVA EN ÉPOCA ISLÁMICA.

Resulta necesario determinar las fronteras entre las distintas demarcaciones administrativas en la época omeya a la hora de establecer una organización del territorio, pues evidentemente este orden tuvo consecuencias notables en la conservación y en la modificación de las rutas en esta zona. Gracias a los textos acerca de Cortegana y Aroche podemos llegar a determinar la frontera entre las coras o provincias de *I_biliyya* (Sevilla) y *Baya* (Beja, actualmente en Portugal) con mucha precisión, pues un texto de Ibn Hayyan nos señala la pertenencia de Aroche a la cora de Beja, mientras un buen número de fuentes nos refieren la pertenencia de Cortegana a la cora de Sevilla, siendo el *iqlim* o distrito más occidental de dicho territorio. Aunque en alguna ocasión se haya planteado la posibilidad de que los topónimos de las fuentes árabes Almonaster y Cortegana no se refieran a poblaciones concretas sino a comarcas, consideramos más probable que sí se refirieran a alquerías concretas pero el cambio de emplazamiento desde aquella época hasta la conquista cristiana es frecuente, como en toda An-



dalucía Occidental e incluso en todo el Garb al-Andalus.

Los textos de las fuentes historiográficas andalusíes demuestran la pertenencia de buena parte de esta zona de la Sierra de Huelva a la cora de Beja, y explica las razones por las que han llegado hasta nosotros pocas noticias en las fuentes árabes acerca de su desarrollo histórico, pues ésta era una región sujeta con dificultad al emirato, por lo que apenas recibiría atención por parte de los cronistas cortesanos, que son los que nos han transmitido la mayor parte de las noticias que conservamos acerca del estado omeya de al-Andalus. Resulta sorprendente por otro lado que una zona en la que había tan pocos núcleos habitados tuviera dos tan próximos el uno del otro y a pesar de ello formaran parte de unidades administrativas distintas, lo que demuestra la falta de peso en la política del emirato de esta zona, aunque tenemos que pensar que en los primeros tiempos la población árabe de Sevilla y de Beja tenía la misma procedencia e incluso una alianza que incidía en que toda rebelión gestada en una de estas provincias se transmitiera con rapidez a la otra, como sucedió la de al-'Alà al-Yahsubi en el año 763 o Sa'id al-Yahsubi en el 765 o Haywa b. Mulamis en el 771 (Bosch Vilá, 1985, 36-42). La preponderancia de los árabes en la zona fue perdiendo peso a finales del siglo VIII y comienzos del IX, y cuando comenzaron a surgir en al-Andalus grupos de muladíes, de personas de origen hispano que se habían convertido al Islam y reclamaban los mismos derechos que los árabes, los señores muladíes se apoderaron de toda la zona. En este sentido resulta muy ilustrativo el texto que nos transmite el cronista cordobés Ibn Hayyan (1994, 145), y en cuya traducción nos hemos limitado a transliterar los topónimos presentes.

Año 234 H/ 848-849 d.C.

Rebelión de Faray b. Jayr al-Tutaliqi.

(...) En él salió Faray b. Jayr al-Tutaliqi de Danhaka y de Aru, se rebeló y reunió a gente corrupta. El emir 'Abd al-Rahman se ocupó de él con la caballería, y lo asedió hasta que acató su autoridad y volvió a la comunidad. El emir lo acogió y aumentó su rango, dándole el gobierno de la cora de Baya. Sin embargo no tardó en rebelarse contra él, pues le sucedieron cosas graves que corrompieron su obediencia. Entre sus descendientes está Bakr b. Salama, nombrado gobernador (al-mustanzil) en época de 'Abd al-Rahman al-Nasir li-Din Allah.

El topónimo de Tutaliqa no aparece en ninguna otra fuente andalusí,



pero sí en una fuente oriental que tomaba sus referencias sobre la Península Ibérica en otras fuentes andalusíes que no han llegado hasta nosotros, y en este caso seguramente de la obra de la de Ahmad b. Muhammad al-Razi. Este autor persa, Yaqut al-Hamawi al-Rumi transmite la siguiente información sobre esta población en el *Muyam al-buldan* (t. IV, ed. Beirut, 1957). Dice que es una aldea (*balda*) de al Andalus, del *iqlim* de Baya, en la que hay minas de plata pura. De esta aldea procede ‘Abd Allah (también nombrado con la variante de ‘Ubayd Allah b. Faray al-Tutaliqi el gramático. Estudió con Abu ‘Ali al-Qali y Abu ‘Abd Allah al-Riyahi (también nombrado como al-Rabbihi, con ba), y con Ibn al-Qutiyya. Compuso obras de *adab* y lexicografía, y una obra en que recopilaba una selección de la *Mudawana*. Murió en el año 386. En cuanto a la biografía, la toma de la *Sila* de Ibn Ba_kuwal (nº 659). También hemos encontrado referencias a Tutaliqa en el texto traducido al español que publicó Pascual de Gayangos (1852, 54), aunque el nombre ha pasado a Tocania (y en otro manuscrito Totarrique, que está más cercano al nombre árabe). Según Lévi-Provencal ha pasado a llamarse Toucanique (1953, 88).

No hemos encontrado “Aru_” en las obras geográficas andalusíes, aunque sí aparece en algunas obras bio-bibliográficas (*tarayim*). Ibn Ba_kuwal la menciona en su obra *Al-Sila* (p. 575, biografía 1279), y dice que es: “Del país del oeste (*min bilad al-garb*) aunque Ibn al-Abbar discute su emplazamiento, y dice en una ocasión que es de la frontera oeste, y se dice que pertenece al gobierno de Córdoba”. Pensamos que esta Aru_ es la que menciona Ibn Galib en un fragmento de su obra *Farhat al-anfus fi ta’rij al-Andalus* (1955, 21), diciendo que es una de las ciudades de la cora de Baya, aunque en el original publicado aparece “Awra_”, y pensamos que es un error por intercambio del lugar de las dos letras en el manuscrito.

El papel central de Aroche ya ha sido puesto de manifiesto anteriormente pues no sólo se mantuvo como capital del territorio durante la revuelta contra el emir ‘Abd Allah, sino que en época califal la presencia de restos de cerámica verde manganeso atestiguan la importancia de esta población (Fernández Gabaldón, 1989, 217 y 1990, 321; García Sanjuán, 2002, 71).

Es evidente el protagonismo de la población muladí en esta comarca, hecho que contrasta con la situación de Sevilla y Beja, en las que el domi-



nio político y económico pertenecía a élites de origen árabe. Dos hechos abonan esta hipótesis acerca del poblamiento de la Sierra: las alianzas de los habitantes de Aroche con los rebeldes muladíes de Badajoz y del Garb al-Andalus, y las cortas cadenas onomásticas que presentan sus nombres, que nos informan de su origen muladí. La onomástica árabe añade al nombre de una persona el de sus antepasados, tanto lejanos como cercanos, a partir del momento en que se convierten al Islam, por lo que un nombre como Faray b. Jayr nos muestra la conversión reciente de la familia del interesado, aunque sería necesario contar con una nómina de hombres de esta comarca en época islámica un poco más extensa para aceptar como definitiva esta hipótesis. Esta estructura de la población sin duda contribuyó a su alejamiento de las dos grandes metrópolis del Occidente de al-Andalus.

La política del emirato de Córdoba hacia los rebeldes fue, durante bastante tiempo, muy flexible, pues a cambio de aceptar la soberanía nominal del gobernante omeya y de enviarle algún tributo los sublevados recibían la investidura como gobernadores de los territorios que controlaran, por lo que no debemos prestar demasiada atención a las descripciones de las campañas militares contra éstos, y menos de los éxitos que se atribuye a los emires en sus luchas contra los rebeldes. Una vez instaurado el califato y sometidos los rebeldes del oeste de al-Andalus, encontramos la designación de algunos gobernadores aunque los datos son mucho menos precisos que en otros casos. También podemos observar en el *Kitab al-Muqtabis* de Ibn Hayyan un texto acerca de los hechos acaecidos en esta región durante el emirato:

Detentó el Sahib al-urta, el tío del emir Hi-am Ra'iq b. al-Hakam, el cargo de alcaide de Batalyaws (Badajoz), al que añadió Ramkab, Awru_, Madalayn y Umm Ya'far, junto a lo que ya detentaba en Fahs al-Ballut.

No hay duda de que se refiere a la misma "Aru_" mencionada en el texto de Ibn Hayyan, y que es la población conocida hoy por el nombre de Aroche, que es una ciudad romana antigua que tenía por nombre Arucci Vetus. Teniendo en cuenta la corta distancia que separa una y otra población podemos encontrar un límite muy preciso, contrariamente a lo que



suele suceder en este tipo de demarcaciones. Por otro lado resulta evidente que la razón por la que se concede al *Sahib al-urta* (o jefe de policía) el gobierno de esta población de forma excepcional es la lucha contra los beréberes, que se rebelaban continuamente en la zona de Mérida y Badajoz y que dieron graves quebraderos de cabeza a los omeyas. Por ello se puso esta plaza bajo su gobierno, para poder actuar contra los rebeldes y para proteger a los habitantes de sus incursiones.

Si bien contamos con pocas noticias acerca de las reacciones de la población local ante las dificultades provocadas por la *fitna*, el registro arqueológico permitió a Aurelio Pérez Macías (2002, 433) señalar el abandono de algunas de estas poblaciones durante estos años turbulentos: Llano de la Torre de Aroche, Aracena y Alájar. Seguramente la población buscó, como en otras partes de al-Andalus, refugio en emplazamientos más fuertes y más fáciles de defender, siguiendo una tendencia que ha sido estudiada en múltiples ocasiones (M. Ación Almansa, 1992, 263-274; 1997).

RUTAS QUE ATRAVESARON LA SIERRA NORTE EN ÉPOCA ISLÁMICA.

Conocemos las rutas de al-Andalus gracias a un género geográfico que alcanzó bastante desarrollo en el Islam medieval, que es el de *al-Masalik wa-l-mamalik* (Los caminos y los reinos). Los escritores de este género procuraban proporcionar una gran cantidad de información a los viajeros que a lo largo de todo el mundo islámico de la Edad Media tenían que desplazarse para comerciar o para realizar peregrinaciones o viajes de estudio (F. Roldán Castro, 1990, 23-32; A. Miquel, 1973-1980). Por ello señalaban las rutas entre las ciudades y núcleos de población principales, la distancia que había entre ellas expresada en millas, equivalentes a 1,8 Km., en ocasiones el tiempo que se tardaba en cubrir estas distancias, expresado en días, aunque en caso de que la distancia fuera menor al día, se señalaba esta misma situación añadiendo: “un día de camino pausado”, o “un día relajado”. Haciendo la media de las distancias y lo que se nos señala como el tiempo que tardaban en recorrerlo, da la sensación de que los cálculos de los geógrafos andalusíes tendían bastante a la exageración o al optimismo más inmoderado, pues un día de marcha viene a ser evaluado en unas trein-



ta millas o cincuenta y cinco kilómetros en los recorridos normales, mientras que algo más de eso ya es referido como una jornada pesada.

Tenemos que destacar dos autores por su importancia para nuestro estudio: el primero fue Abu 'Ubayd al-Bakri, geógrafo del siglo XI originario de Saltés e hijo del rey de la taifa de esta población, que cedió su gobierno a al-Mu'tadid cuando la taifa de Sevilla comenzó su expansión. Fue discípulo de Ibn Hayyan, el principal historiador de al-Andalus, y su información acerca de la zona de Huelva es particularmente notable dada su trayectoria personal y sus conocimientos directos de esta región. El segundo autor es al-Idrisi, un geógrafo siciliano del siglo XII que recopiló las obras de otros geógrafos anteriores y le añadió una gran cantidad de información procedente de otros viajeros. Su obra, la *Nuzhat al-mu_taq fi ijtiraq al-afaq* nos proporciona el referente de un geógrafo más apartado de al-Andalus pero que proporciona toda la información de las vías consideradas más relevantes, y sobre todo nos permite una verificación de las rutas que ofrece al-Bakri, aunque en ocasiones podemos observar que la información de al-Idrisi es más antigua, al ser copiada de obras de geógrafos de los siglos IX y X, y no el fruto de una descripción de su experiencia personal, como viajero. El geógrafo Ibn Hawqal (1967, 115), que describe los caminos y las rutas de al-Andalus en el siglo X, menciona la ruta entre Sevilla y Beja sólo a través de Lepe y por la orilla del Océano Atlántico, lo que muestra la decadencia en que se encontraba la vía Aroche-Serpa-Beja ya en esta época.

La vía que incidía de una forma más directa en la sierra de Huelva era la que unía Sevilla con Beja, aunque de forma menos directa de lo que en principio parecería razonable. Esta ruta iba de Sevilla a Niebla (cuarenta millas) (unos setenta y dos kms). De Niebla pasaba a Yabal-al-'Uyun, Gibraleón (dieciocho millas) (unos treinta y dos kms). De Gibraleón seguía hasta Aroche, trayecto en el que las fuentes nos señalan que se empleaba un día de marcha. De Aroche la ruta seguía hasta Serpa, de la que la separaban unas veinticinco millas (cuarenta y cinco kms), para llegar finalmente a la ciudad de Beja, que estaba a doce millas (unos veintiún kms).

Beja era el punto central de las comunicaciones del Garb al-Andalus, y la capital de la cora que llevaba este nombre; aunque no conservamos



demasiados datos acerca de la situación administrativa de la zona, esta cora tenía una gran relevancia en el Garb al-Andalus, pues en ocasiones vemos a los gobernadores de Beja ocupar el mando de las coras o provincias circundantes, como la de Oksonoba o Mérida. Desde allí partían las demás rutas, que llevaban:

De Beja a Mértola (treinta y cinco millas, unos sesenta y tres kms). Desde el *Hisn* de Mértola se podía bajar por el Guadiana hasta el Océano Atlántico (cuarenta millas = 73 km), y llegar por barco a alguno de los puertos importantes de al-Andalus, como Sevilla o Algeciras.

De Beja a Évora hay cuarenta millas (setenta y dos kms). Esta ciudad, que sufrió un ataque cristiano devastador en el s. IX, era en gran medida el límite de una región natural que englobaba el sur portugués actualmente.

Es obvio que en este esquema falta un enlace que uniría, de forma natural, la población de Aroche con la región de Mérida y Badajoz. La Dra. Fátima Roldán ya apuntó en su obra *Niebla musulmana* tanto esta necesidad como la falta de noticias concretas en las fuentes árabes de su existencia (1997, 151 y 381); tenemos que considerar que la falta de menciones a una infraestructura viaria no significa en modo alguno que la población local no utilizase caminos de caballería y senderos para evitar dar el rodeo por Sevilla a que se verían obligados, pero no podemos abordar su uso por la falta de noticias concretas.

La segunda vía que atravesaba la Sierra de Aroche o la zona del Norte de Huelva era la que unía Sevilla con Badajoz. Esta ruta partía de Sevilla y llegaba a una población que al-Idrisi denomina Kurt, a veinticinco millas o cuarenta y cinco kms de Sevilla. Este topónimo fue localizado por García Sanjuán en la Sierra (2002, 80), dada la existencia de algunos topónimos derivados de éste como Corteconcepción, Corterrangel o La Corte, aunque en el caso de Cortegana no parece que podamos aceptarlo como derivado dada la contemporaneidad del Qarta_ana islámico con Kurt, aunque será necesario buscar algunas noticias en las fuentes, que todavía no tenemos, para poder confirmar esta atribución. Desde allí partían dos rutas:



a) La primera pasaba por Krih, que se encontraba a veintidós millas (cuarenta kms). De esta última localidad Jassim Abid Mirzal sugiere que podría tratarse de Calera de León (1989, 151), aunque si consideramos que en dialecto andalusí había cierta confusión entre la *qaf* y la *kaf* tenemos que señalar que no sería extraño que simplemente mencione una alquería indeterminada. Pensamos que este topónimo corresponde a la población de época romana de Curica, que era una de las cuatro localidades mayores que jalonaban la vía romana entre Hispalis y Emérita Augusta. Desde allí seguí hasta el Hisn de _agunsa hay doce millas (unos veintiún kms y medio) y desde allí hasta Jerez de los Caballeros hay otras doce millas.

b) La segunda pasaba por el Hisn de al-Ju_ani, que se encontraba a treinta millas (unos cincuenta y cuatro kms) de Kurt. Resulta particularmente difícil señalar de qué fortaleza podría tratarse pues la familia al-Ju_ani contaba con miembros importantes en Córdoba y evidentemente esta denominación nos señala al titular de la fortaleza, no a un topónimo heredado de época clásica, o que nos indique su ubicación. Sin embargo parece claro que debía encontrarse por la zona de la sierra de Aroche. No contamos tampoco con la medida de su distancia hasta Jerez de los Caballeros, sólo con respecto a Sevilla, aunque dada la desproporción de la distancia de Krih hasta _agunsa (doce millas) y hasta el Hisn de al-Ju_ani (treinta) parece claro que desde allí la marcha hasta _arisa debía ser sencilla, de apenas unas horas.

El final de estas dos vías era la misma población, _arisa, que podemos identificar sin dificultad con Jerez de los Caballeros y que se convirtió en una población relevante en el momento en que comenzó a decaer la primera ruta entre Sevilla y Beja. Desde Krih hasta Jerez de los Caballeros había treinta y dos millas (cincuenta y siete kms y medio) y desde Hisn al-Ju_ani hasta Jerez de los Caballeros había una jornada de marcha.

Hasta Jerez de los Caballeros llegaba también la ruta que partía de Córdoba para llegar a Badajoz, pues a través de Constantina y Reina podían llegar los viajeros hasta este mismo punto, lo que sin duda contribuyó a acentuar la importancia de esa localidad una vez que Fuente de Cantos fue perdiendo relevancia. Había otra ruta que unía Córdoba con Badajoz a través de Mérida, y que evidentemente procedía de época clásica, en que



Badajoz aún no había sido fundada y Mérida era una de las ciudades más importantes de al-Andalus, pero implicaba un rodeo un poco por encima de la zona que nos interesa.

Desde allí la ruta proseguía hasta Badajoz, de la que nos señalan las fuentes que distaba de Jerez de los Caballeros cuarenta millas (setenta y dos kms).

Al Idrisi calculaba que eran necesarias cinco jornadas para ir desde Sevilla a Badajoz, aunque en algunos casos hemos podido comprobar la excesiva velocidad que este geógrafo calcula para otros recorridos, por lo que no es posible descartar que en realidad costara algún día más.

De la destrucción sufrida por las vías y la infraestructura viaria en época de la *fitna* puede dar una idea el hecho de que en todas las rutas que pasan por la Sierra de Huelva no encontramos ni un solo *manzil*. Éste era un tipo de establecimiento que servía como posada a los viajeros y que permitía resguardarse y proteger las mercancías de los comerciantes en cada etapa. Eran famosos algunos de estos establecimientos en las rutas principales de al-Andalus, y entre Córdoba y Sevilla podemos destacar la existencia de *manzil* Aban o de Walma, entre Sevilla y Málaga, y otros muchos en distintas partes de al-Andalus. Sin embargo no encontramos rastro alguno de este tipo de establecimientos en la zona de Aroche o Cortegana que eran las principales poblaciones de la zona, ni en las rutas que enlazaban estas dos localidades con las zonas más ricas de al-Andalus. La inseguridad provocada por la existencia de varios poderes muladíes distintos en esta zona que competían por hacerse con el poder, condujo a que esos lugares, básicos para el buen funcionamiento de las rutas comerciales, desaparecieran.

Resulta necesario preguntarse también si este tipo de establecimientos no ejercería algún tipo de labor de mantenimiento de las vías en las que estaba situado, y sobre su relación con el poder político y con la administración de cada cora. El mantenimiento de las rutas y las reparaciones de los caminos eran uno de los cometidos asignados a los gobernadores de las provincias, pero es evidente que estas funciones debían ser realizadas en las



cercanías de cada núcleo urbano por las personas de cada localidad designadas por el cadí; sin embargo la existencia de los *manazil* en los lugares intermedios de cada ruta entre ciudades permitía que alguien se ocupara del mantenimiento de unos tramos que, en otro caso, quedarían abandonados. Pensamos que la destrucción de los *manazil* provocada por la *fitna* condujo a un abandono relativo de estos caminos, hecho que influyó en su paulatina pérdida de relevancia frente a dos rutas alternativas para ir desde Sevilla o Córdoba hacia el occidente de al-Andalus.

Las rutas alternativas a éstas que hemos señalado, y que fueron las más utilizadas para llegar hasta el Occidente de al-Andalus o Garb al-Andalus a partir de la época del califato, se fueron acercando con el tiempo a la costa, tanto en las vías que unían Gibraleón con Faro como en el uso del transporte marítimo aprovechando el Guadiana hasta Mértola.

En el primer caso podemos hablar de un simple desarrollo secundario de la primera vía; al pasar desde Niebla hasta Gibraleón, los viajeros no subían hasta Aroche, sino que comenzaron a seguir camino hacia Faro, desde donde podían seguir la ruta fluvial hasta encontrarse en la plaza fortificada más segura de todo el Garb al-Andalus, Mértola, desde donde su desplazamiento a Beja, a Évora o a Lisboa resultaba sencillo.

La falta de tentativas para recuperar la vía entre Aroche, Serpa y Beja no se produjo ni siquiera en la época de mayores obras públicas de la historia de al-Andalus: la almohade (J. Ramírez del Río y Valor Piechota, 1999, 2000; M. Valor Piechotta, 1991, 1995, 1998, 2002; M^a. J. Viguera Molins, 1998, 1999). Las campañas de los portugueses contra las localidades del Algarbe obligaron al califa al-Mansur a realizar una serie de campañas en la zona, y por las rutas que siguió su ejército podemos comprobar que, aunque la ruta más directa entre Sevilla y Beja era la que pasaba por Aroche, no se realizó ningún intento por recuperarla (Ibn Abi Zar', 1973, 200, 219 y 269; Ibn Sahib al-Sala, 1987, 402; Ibn 'Idari, 1985, 35, 128-132). A pesar del esfuerzo constructivo llevado a cabo en la zona para evitar incursiones portuguesas por parte de las autoridades almohades, con la construcción de los castillos de Aroche, Almonaster, Aracena y Zufre (Aurelio Pérez Macías, 2002, 433). Sin embargo las dificultades que encontraron las autoridades



almohades para repoblar otras localidades del Garb, como el caso de Mértola tras los primeros ataques cristianos, se hizo sentir con mucha más fuerza en esta comarca, por lo que incluso en los momentos de la conquista no encontramos grandes núcleos de población.

Hemos de tener en cuenta el protagonismo que el océano Atlántico y las vías fluviales cobraron en época almohade: como ha demostrado Ch. Picard (1998) este imperio llevó a cabo una muy activa política naval que influyó en la recuperación de las comunicaciones por esta vía con el Algarbe a través del Guadiana y con Sevilla a través del Guadalquivir con la propia capital del imperio, Rabat, razón por la que las rutas terrestres recibieron posiblemente una menor atención. El ejército almohade estuvo siempre basado en una gran masa de infantería, a la que debía proveerse durante la marcha de provisiones, lo que dificultaba en gran medida el paso a través de territorio difícil; durante muchos años el aprovisionamiento del ejército fue una preocupación del califato almohade, que fracasó en gran medida en este empeño en la campaña de Santarén.

A MODO DE CONCLUSIÓN.

En estos momentos tenemos una idea clara de las rutas que cruzaban la zona norte de la actual provincia de Huelva, y también de las causas de su declinar a lo largo del siglo IX. Es necesario determinar con mayor exactitud la ubicación de tres topónimos en la ruta entre Sevilla y Badajoz, como ya señalara hace quince años Jassim Abid, pues las identificaciones de Kurt, Kurih e Hisn al-Ju_ani no pasan de ser hipótesis hasta el momento, y la confirmación de la presencia de alguna de ellas en la sierra de Aroche cambiaría de forma radical cualquier planteamiento acerca del poblamiento de esta zona en época islámica.

La progresiva decadencia y la desaparición final de la vía romana que unía Niebla a través de Aroche con Beja ilustra los tormentosos acontecimientos que sufrió la sierra de Huelva y que la hicieron desaparecer prácticamente de la atención de los geógrafos e historiadores andalusíes. La mejor muestra la podemos encontrar tanto en el cambio de adscripción administrativa –de depender de Beja pasa a hacerlo de Badajoz- como en la falta



de uso de esta vía por parte de los distintos ejércitos que realizan campañas en el Garb al-Andalus. Lógicamente no nos referimos a la total desatención del territorio por parte de los sucesivos estados islámicos de la zona ('abbadíes, almorávides y almohades), ya que las mismas excavaciones arqueológicas han demostrado su presencia en el territorio, sino a la pérdida de importancia de la comarca a raíz de la desaparición de su equipamiento más valioso: la ruta entre Sevilla y Beja.

Resulta necesario un estudio más extenso acerca de la conservación y de la creación de vías en época andalusí para que podamos comprender mejor la forma de articular el territorio por parte del poder político en al-Andalus.

FUENTES.

- AL-BAKRI (1968), *Yugrafiyyat al-Andalus wa-Urubba min Kitab al-Masalik wa-l-Mamœelik*, ed. 'Abd al-Rahman 'Ali al-Hayyi, Beirut.
- IBN ABI ZAR' (1973), *Al-Anis al-mutrib bi-rawd al-qirtas*, Rabat.
- IBN BA_KWAL (1990), *Al-Sila*, ed. Ibrahim al-Abyari, El Cairo-Beirut, Dar al-kitab al-masri-al-lubnani.
- IBN GALIB (1955), *Kitab farhat al-anfus*, ed. 'Abd al-Badi', Mayallat al-ma'had al-majtutat al-'arabiyya, 1/2, 1955, 272-310.
- IBN HAYYAN (1973), *Al-Muqtabis*, (II), ed. M. 'Ali Makki, El Cairo.
- IBN HAWQAL (1967), *Opus Geographorum*, ed. J. H. Kramers, Leiden, Brill.
- IBN 'IDARI (1985), *Al-Bayan al-Mugrib*, ed. Kattani *et alii*, Beirut, Dar al-Garb al-islami.
- IBN SAHIB AL-SALA (1987), *Al-Mann bi-l-Imama*, ed. 'Abd al-Hadi al-Tazi, Beirut, Dar al-Garb al-islami, 3ª edición.
- AL-IDRISI (1968), *Nuzhat al-mu_taq fi ijтираq al-afaq*, ed. R. Dozy, Leiden, Brill, (reedición de la de 1886).
- AL-IDRISI (1989), *Los caminos de al-Andalus en el siglo XII*, ed. Jassim 'Abid, Madrid, CSIC.



BIBLIOGRAFÍA.

- ACIÉN ALMANSA, M.
(1992), "Sobre la fundación de los husun en el Sur de al-Andalus. La fortificación en el califato", *Coloquio hispano-italiano de Arqueología Medieval* (Granada, 18-21 de abril de 1990), Granada, 263-274.
(1997), *Entre el feudalismo y el Islam*, Jaén, segunda edición.
AA.VV. (1998), *VIII Centenario de la Giralda (1198-1998)*, Publicaciones CajaSur.
- GAYANGOS, P. (1852), *Memoria sobre la autenticidad de la Crónica denominada del moro Rasis*, Madrid.
- GARCÍA SANJUÁN, A. (2002), "Aproximación al estudio del poblamiento de la Sierra de Huelva en época andalusí", *XVI Jornadas de Patrimonio de la Comarca de la Sierra*, Huelva, 61-90.
- LÉVI-PROVENÇAL, E. (1953), "La Description de l'Espagne d' Ahmad al-Razi. Essai de reconstitution de l'original arabe et traduction française", *Al-Andalus*, XVIII.
- MIQUEL, A. (1973-1980), *La géographie humaine du monde musulman jusqu' au milieu du 11 siècle*, La Haya.
- PADILLA, A. (1989), *La provincia romana de la Bética (253-422)*, Sevilla.
- PÉREZ MACÍAS, A. (2002), "El patrimonio arqueológico de la Sierra de Huelva", *XVI Jornadas de Patrimonio de la Comarca de la Sierra*, Huelva, 427-434.
- RAMÍREZ DEL RÍO, J. y VALOR PIECHOTTA, M. (1999), "Las murallas de Sevilla. Apuntes historiográficos y arqueológicos", en *Qurtuba IV*, 167-179.
- ROLDÁN CASTRO, F. (1990), *El Occidente de al-Andalus en el Atar al-bilad de al-Qazwini*, Sevilla, Alfar.
(1997), *Niebla musulmana (siglos VIII-XIII)*, Diputación de Huelva, 1997.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M. (1975), *Itineraria Hispana. Fuentes Antiguas para el estudio de las vías romanas de la Península Ibérica*, Valladolid-Granada.
- SILLIÈRES, P. (1981), "Vía romana y villae en la zona de La Palma del Condado (Huelva)", *Habis* 12, 409-418.
- THOUVENOT, R. (1973), *Essai sur la province romaine de Betique*, Paris.
- TORRES BALBÁS, L. (1959), "La vía Augusta y el Arrecife musulmán",

- Al-Andalus* XXIV, 443 ss.
- VALENCIA RODRÍGUEZ, R. (1988), *Sevilla musulmana hasta la caída del califato: contribución a su estudio*, Tesis doctoral presentada en la Universidad Complutense de Madrid.
- VALOR PIECHOTTA, M (1991), *Arquitectura militar y palatina en la Sevilla almohade*, Sevilla.
- VALOR PIECHOTTA, M. Y TAHIRI, A (eds). (1998), *Sevilla almohade*, Fundación Tres Culturas y Universidad de Sevilla.
- VALOR PIECHOTTA, M. (ed) (1995), *El último siglo de la Sevilla almohade*, Ayuntamiento y Universidad de Sevilla.
- VALOR PIECHOTTA Y RAMÍREZ DEL RÍO, J. (1999), "Sobre la cronología de las murallas" en *Sevilla almohade*, 26-39
- VALOR PIECHOTTA *ET ALII* (2001), "La intervención arqueológica en el castillo de Cote (Montellano, Sevilla)", *Anuario Arqueológico de Andalucía* 1998, II, Sevilla.
- VALOR PIECHOTTA, M. (2002) ; "De Hispalis a Isbiliya", en *Edades de Sevilla*, Ayuntamiento de Sevilla, 41-58
- VIGUERA MOLINS, M^a. J. (1999), "Los almohades en Sevilla: 1147-1248" en *Sevilla almohade*, 19-23.
- VIGUERA MOLINS, M^a. J. (1999), "La ciudad almohade de Sevilla" en *VIII Centenario de la Giralda (1198-1998)*, 15-30.

* Por razones ajenas a la voluntad del autor no ha sido posible emplear el sistema de transcripción de términos árabes de la revista *al-Qantara*, usual en los estudios de los arabistas españoles, pues la fuente Times New Roman no tiene todos los signos necesarios.