



S U M Á R I O

3	Palavras prévias	Santiago Macias / Susana Gómez Martinez
5	Quand les saints protègent les pèlerins en Méditerranée médiévale	Mohamed Cherif
13	La navigation médiévale des musulmans entre Méditerranée et océan Atlantique (IXe-XIIe siècles)	Christophe Picard
21	Ports médiévaux de la côte méditerranéenne du Maroc. Guerre et commerce.	Bernard Rosenberger
41	Les ports méditerranéens en Occident Musulman à travers la littérature géographique arabe du Moyen Âge	Brahim el Kadiri Boutchich
47	Aspectos da litoralidade do Gharb al-Andalus: os portos do Baixo Tejo e do Baixo Sado	Isabel Cristina Ferreira Fernandes
61	Santarém e o Vale do Tejo, na geografia árabe	António Rei
77	Casas islâmicas da Cerca do Convento da Graça – Tavira. Notícia Preliminar	Jaquelina Covaneiro / Sandra Cavaco
83	Urbanismo y arquitectura doméstica almohades en el sector murallas del desembarcadero de niebla (Huelva, España)	J. M. Beltrán Pinzón / F. Gómez Toscano
99	Tráfico marítimo de pasajeros y de mercancías	Jorge Lirola Delgado
105	Algeciras (siglos VI-X). Aproximación histórico-arqueológica a una ciudad portuaria en la orilla norte del estrecho	Antonio Torremocha Silva
125	Ciudades portuarias, alquerías y comercio en el Sudeste peninsular. El ejemplo de Almería en la Edad Media	Lorenzo Cara Barrionuevo
139	Madīna Mayūrqa – Ciutat de Mallorca: cabeza de puente en el Mediterráneo occidental	G. Rosselló Bordoy
147	Piratería y rábitas en la formación del Sharq Al-Andalus	Rafael Azuar
161	I porti della toscana ed il loro ruolo negli scambi commerciali del mediterraneo tra X e XIII secolo	G. Berti / C. Renzi Rizzo
181	Os portos do Algarve na rota das Índias Ocidentais	Maria da Graça A. Mateus Ventura
187	As ilhas <i>redescobertas</i> do Golfo da Guiné	Fernanda Durão Ferreira
207	Problemáticas da Arqueologia Náutica e Portuária no quadro do estudo de portos antigos e medievais em Portugal	Maria Luisa Blot
221	Cerâmica a molde de época islâmica	Susana Gómez Martínez
233	Étude archéo-anthropologique de la nécropole musulmane de <i>Rossio do Carmo</i> , Mértola: bilan des fouilles anciennes (1981-1990)	Dominique Le Bars

Director: Cláudio Torres • **Coordenador:** Santiago Macias • **Conselho Científico:** António Borges Coelho, Cláudio Torres, José Luís de Matos, José Mattoso, Manuel Luís Real
• **Conselho de Redacção:** Abdallah Khawli, Artur Goulart, Carlos Manuel Pedro, Fernando Branco Correia, João Carlos Garcia, Joaquim Manuel Boiça, José Carlos Oliveira, Manuel Passinhas da Palma, Maria de Fátima Barros, Miguel Rego, Rui Mateus, Susana Gómez Martinez, Virgílio Lopes • **Apoio:** Câmara Municipal de Mértola, Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciência e Tecnologia.

Edição apoiada por:



FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN

LENICAR

Capa e Design Gráfico: Gil Maia

Fotografia da capa:

Fotografia da contracapa: Desenho do Arquivo do Museu Nacional de Arqueologia

ISSN: 0872-2250

Nº de edição: 955

Depósito legal: 66923/93

Edição: Edições Afrontamento, Lda. — Rua Costa Cabral, 859 — 4200-225 Porto — Portugal

Telefone: 351 22 5074220 — Fax: 351 22 5074229

e-mail: afrontamento@mail.telepac.pt

Impressão e acabamento: Rainho & Neves, Lda — Santa Maria da Feira

Periodicidade: Anual

Data da publicação: Maio 2005

PALAVRAS PRÉVIAS

SANTIAGO MACIAS

SUSANA GÓMEZ MARTINEZ

A imagem de uma cidade portuária surge-nos sempre associada ao perfil das gruas, à pedra dos cais e às gaivotas, que são, assim se crê, presença permanente em todos os portos do mundo. A imagem, colorida com o som da sirene dos barcos, tornou-se sinónimo da beira-mar citadina, imaginando-se talvez a perenidade de tal cenário.

É uma perspectiva que poderá ter contornos sugestivos mas que não tem correspondência com o mundo medieval. Se exceptuarmos as gaivotas, aceitemos a perenidade das gaivotas, nenhum dos outros elementos estaria presente nos portos mediterrânicos. Olhem-se as fotografias antigas da zona de acostagem de Mértola ou passe-se pelo porto palafítico da Carrasqueira e talvez consigamos aí uma aproximação a essa realidade há muito desaparecida.

Os portos são o território de eleição de viajantes, comerciantes e aventureiros, aqueles que ao longo de muitos séculos transportaram relatos aventureiros, mercadorias e, assim se pensa, novas ideias e novas crenças. É certo que este extremo ocidente nunca foi o destino de homens como Liutprando de Cremona ou Ibn Rosteh, mas nem por isso os seus portos tiveram menos vida ou o quotidiano das suas populações menos interesse. A arqueologia tem-se encarregue de demonstrar com vigor a riqueza de uma História que os textos, por si só, iluminam de forma insuficiente.

É ao universo esquecido dos portos que dedicamos este número da *Arqueologia Medieval*. Por razões geográficas evidentes é pelo sul que deambulamos, entre o Atlântico e o Mediterrâneo, com uma incursão pela costa africana. As fontes escritas, as questões territoriais, os espaços habitacionais foram alguns dos temas que mereceram a atenção dos participantes no colóquio realizado em Mértola em Outubro de 2001.

Esse colóquio integrava-se no projecto de investigação «Portos Antigos do Mediterrâneo», do qual foram parceiros a Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (Espanha), a Association de Lauréats de l'Institut National des Sciences de l'Archéologie et du Patrimoine (Marrocos), o Instituto de Cultura Ibero-Atlântica e o Campo Arqueológico de Mértola, do qual partiu a iniciativa. O projecto

foi financiado pelo programa piloto do Artigo 10º do FEDER intitulado «Portugal-Espanha-Marrocos. Ordenamento do Território e Património Cultural».

Apresentam-se ainda neste volume alguns trabalhos que não fizeram parte do colóquio mas que não se afastam das suas principais temáticas. É o caso dos artigos sobre o Vale do Tejo na Geografia Árabe, a arquitectura doméstica e o urbanismo islâmicos de Niebla e Tavira, a cerâmica moldada de época islâmica e o cemitério islâmico de Mértola.

QUAND LES SAINTS PROTEGENT LES PÈLERINS EN MÉDITERRANÉE MÉDIÉVALE¹

MOHAMED CHERIF

I. INTRODUCTION

Je tenterai d'approcher les thèmes de la piraterie et de la navigation en me basant essentiellement sur la littérature hagiographique maghrébine du Moyen Âge. Je dois signaler que cette littérature, longtemps dédaignée ou sous-utilisée en tant que source historique fiable et sérieuse, retient aujourd'hui l'attention des chercheurs. Pour l'histoire du Maroc elle jette un éclairage spécial sur la société en général; particulièrement sur l'islamisation du monde rural².

Les sources hagiographiques maghrébines médiévales traitant exclusivement des vies des saints et de leur miracles, permettent de cerner le sentiment religieux populaire à sa naissance et dans son évolution; à travers sa dynamique propre. Pour les connecter aux événements qui agitent parallèlement le pays, le recours aux sources historiques classiques; chroniques; annales; dictionnaires biographiques des catégories des savants etc... demeure indispensable.

Dans cette contribution il nous est apparu inutile de procéder à une présentation générale de ces sources³. Toutefois, il convient de signaler qu'elles n'ont été que très partiellement exploitées, et beaucoup d'entre elles sont encore manuscrites dans les bibliothèques marocaines et tunisiennes en particulier.

Signalons toutefois que les principaux corpus hagiographiques rédigés entre le X^e et le XIV^e siècle, paraissent identiques et répétitifs: charismes, miracles, exercices spirituels se ressemblent et parfois même se recopient, et que cette littérature, l'une des plus riches au Maroc, continue jusqu'au XIX^e siècle sans changement frappant⁴. Elle offre une riche matière aux historiens aussi bien qu'aux sociologues, aux linguistes et aux ethnologues.

Cependant, ces textes hagiographiques n'ont été que très partiellement utilisés

dans les études concernant l'histoire maritime de l'Occident musulman⁵, bien qu'à travers les biographies consacrées pieusement aux saints et à leurs prodiges, on pourrait y glaner bon nombre d'annotations concernant l'espace maritime. En fait, si les ouvrages géographiques demeurent la base fondamentale de notre connaissance des régions, et plus singulièrement des zones de navigation et de l'activité maritime, les sources hagiographiques nous livrent quant à elles – pour ces activités maritimes – une quantité d'information parfois supérieure à celle des autres sources. On y trouve des renseignements tout à fait inédits parfois sur divers aspects de la vie maritime, de la navigation en Méditerranée, des allusions aux ports, aux relations commerciales, aux types d'embarcations, aux marins, à la pêche et aux pêcheurs, aux armateurs...

Toutefois, ces textes sont d'une importance inégale. Certains d'entre eux sont plus en contact avec les affaires maritimes que d'autres. Il suffit de noter par exemple que le corpus le plus connu – en l'occurrence le *Tachawwuf* d'Ibn Zayyat at-Tadili (XIII^e siècle) – qui traite des saints des régions méridionales de la

capitale Marrakech, et qui est considéré à juste titre, comme le plus important et le plus marquant des sources hagiographiques maghrébines, est pauvre en informations concernant la vie maritime; tandis que le petit traité hagiographique de Tahar Sadafi (XIIe siècle) intitulé *as-Sirr al Masun*... nous met en contact avec beaucoup d'épisodes et des scènes maritimes qui se passent sur le littoral: à Alméria et dans sa région, à Alexandrie ou sur la côte de la mer Rouge; ou encore l'ouvrage d'al Badisi (XIVe siècle) *al Maqsad* qui regorge d'informations concernant le littoral du Rif⁶. Plusieurs saints cités dans ces deux derniers corpus sont les auteurs ou les bénéficiaires de miracles lors des attaques maritimes chrétiennes. Plus familiers des voyages maritimes, al Badisi et Sadafi utilisent la terminologie adéquate, précisent parfois le genre de bateaux, la durée du trajet...

Avant de présenter quelques exemples attestant la richesse de cette littérature hagiographique en ce qui concerne l'histoire maritime, signalons que les hagiographes maghrébins (Maliki⁷, Tamîmi⁸, Tadili⁹, Azafi¹⁰, Badisi¹¹, Ibn Qundud¹², Ibn Tiguilat¹³, Azdi¹⁴... et autres¹⁵) n'ont pas voulu faire oeuvre d'historien. Ils affirment dans l'introduction de leur ouvrage qu'ils veulent simplement recenser les hommes vertueux de leur temps ou ceux qui ont vécu avant eux. Ils permettent de repérer la géographie du soufisme, ainsi que la disposition mouvante de ses réseaux. Dans ces biographies, nous trouvons certes des références historiques indéniables; ce qui rend l'hagiographie un sujet riche pouvant être interrogé à plusieurs niveaux.

II. L'ESPACE MARITIME ENTRE TEXTE SACRÉ ET HAGIOGRAPHIE

Notons d'emblée que la mer n'est citée que rarement dans le Coran, et les versets qui en font état mettent l'accent sur l'importance pri-

mordiale que revêt l'espace maritime par sa fonction traditionnelle de voie de communication, et par sa richesse¹⁶.

Selon A. Kadouri, le Coran aborde la mer «comme un espace divin, dans lequel et par son intermédiaire Dieu manifeste Sa Volonté, Sa puissance, Ses miracles et Ses punitions. Dans cet espace sacré, les actes humains n'ont de valeur que s'ils viennent renforcer la volonté divine et démasquer les faiblesses et l'impuissance de l'homme face aux dangers ou la peur de l'inconnu. La mer en constitue un»¹⁷. De sorte que les gens de la mer (marins, pêcheurs...) considèrent eux-mêmes leur sort entre les mains de Dieu.

Quant à la tradition islamique (*sunna*), l'on constate que les *hadiths* les plus célèbres ont trait à la pureté de l'eau des mers, et insistent sur l'importance attribuée au martyr sur mer. Il convient de remarquer l'absence des réglementations spécifiques à la mer dans le Coran aussi bien que dans la Tradition. On est tenté d'expliquer ce phénomène par le milieu qui a vu la naissance de l'Islam: le Hijaz est en fait, un milieu continental saharien éloigné de la mer. C'est dans ce même cadre géographique où s'est faite l'éclosion de la doctrine malikite. L'intérêt porté par l'Imama Malik Ibn Anas (mort en 795 de notre ère) aux affaires maritimes dans son *Muwatta'* est très limité puisqu'il ne dépasse guère la pêche maritime et la pureté de l'eau de la mer (pour l'ablution). Toutefois on peut saisir la position des Malikites vis à vis de la mer en suivant les questions envoyées par ses adeptes originaires des contrées côtières. Ainsi, l'Imam Malik détestait-il que la femme prenne la mer pour aller en pèlerinage ou pour participer au *Jihad*, que le musulman prenne la mer pour aller commercer. Cette attitude fondée sur la crainte de la mer, est liée à celle exprimée par Omar, troisième calife Orthodoxe, lorsque de la mer, on lui a donné une image fantastique.

III. LE PELERIN MUSULMAN VOYAGE RAREMENT SEUL

On voyage beaucoup dans l'hagiographie maghrébine du Moyen Âge. Les textes rendent compte des saints, mais aussi des voyageurs, des intellectuels qui sillonnent l'espace méditerranéen, et surtout en direction est-ouest et ouest-est. Avant ou au cours du voyage, les pèlerins cherchaient à se grouper. Rares sont les cas de pèlerins isolés dans les textes hagiographiques.

Les prodiges dont nous nous occupons dans cette étude sont dans leur quasi totalité relatifs aux voyages de pèlerinage à La Mecque. Généralement c'est à Alexandrie, le plus grand port de la Méditerranée orientale, que débarquent les Maghrébins et les Andalous. Les relations de cette ville avec la région du Détroit sont anciennes. Commerçants et pèlerins y font escale.

Corsaires et pirates rendent les voyages périlleux en Méditerranée. Leur danger était inexpugnable et permanent depuis les temps anciens¹⁸. D'ailleurs, la mer a toujours entretenu un climat d'insécurité et de vulnérabilité¹⁹. Pèlerins, marchands, pêcheurs surpris le long de la côte sont régulièrement emmenés en servitude, et le recours à une protection miraculeuse s'avère indispensable.

Deux repères s'imposent historiquement quant on veut approcher le thème de la navigation et de voyage des pèlerins de l'Occident musulman vers l'Orient.

Le premier repère se situe aux alentours du XI^e siècle suite à l'invasion des Hilaïens qui a sérieusement affecté les réseaux et les voies de communication de la moitié orientale du Maghreb. Après cet événement, capitale dans l'histoire du Maghreb, les jurisconsultes étaient amenés à se prononcer sur l'opportunité du pèlerinage à cette époque. Devant la précarité du réseau, il se trouve certains jurisconsultes pour déclarer l'ensemble des Maghrébins dispensés de ce devoir, d'autres pour subordonner son accomplissement au voyage par voie maritime, ce qui dut les amener d'ailleurs à tolérer l'utilisation de navires en possession d'«Infidèles», bien que l'usage en fût souverainement prohibé, en temps normal, par le rite des Malikites²⁰.

Le deuxième repère concerne la confrérie fondée par Abu Mohamed Salih (seconde moitié du XII^e siècle) celle du *Ribât* de Safi, et fondateur de la *taifa majariya* dite aussi des *huggag* (pèlerins). Abu Mohamed Salih fit de l'appel au *Hagg* (pèlerinage) une composante importante de sa doctrine, réhabilitant ainsi un impératif canonique que maintes *fatwas* déclarèrent superflu depuis que la migration hilalienne perturba les routes de l'Ifriqiya et du Maghreb central²¹.

Pour apporter au danger du voyage une alternative rassurante, Abu Mohamed avait créé un réseau de relais qui s'étendait de Safi jusqu'au Machriq, où ses disciples veillaient à la sécurité des pèlerins en leur offrant refuge, commodités et escorte. C'est une armature qui constitua plus tard le noyau du convoi officiel du pèlerinage (*rakb al hagg*) adopté par le pouvoir mérinide qui en confiera la direction aux descendants du patron de Safi²². Le même chef spirituel prohibait à ses adeptes de voyager par mer: «Ne prenez point la mer. Je vous vois tant que vous êtes sur terre. Dès que vous entrez en mer, je cesse de vous apercevoir»²³; c'est-à-dire, les adeptes risquaient de ne plus bénéficier de la protection prodigieuse de leur saint patron.

IV. COMMENT LE PRODIGE SE CONCRÉTISE-T-IL?

Les *karamat* dont nous nous occupons dans cette étude sont relatifs dans la plus part du temps aux pèlerins en détresse. Le saint use de ses pouvoirs surnaturels pour les protéger des différents périls, accomplissant par là une fonction sociale, celle de la protection des voyageurs sur les itinéraires hasardeux. L'hagiographie maghrébine nous présente plusieurs cas où le prodige intervient pour surmonter les difficultés du voyage effectué sur mer. En voici quelques exemples.

= *L'invocation du saint suscite un vent bénéfique qui fait redémarrer un navire bloqué.*

Abu I – 'Abbâs al 'Azafi nous en donne un exemple tiré des prodiges posthumes du grand saint de l'Atlas: Abu Ya'za, rapporté par Abû Abdallah al Gallati, célèbre capitaine (*rais*) d'un bateau baptisé «al Makhloûf». «Le dit *rais* a dit: le faqih Abû Sabr avait embarqué sur mon bateau, pour accomplir le pèlerinage. Quand nous sommes arrivés

à Ber Jurahi, aux environs de Sfax et attendant la baie de Zdik, dont le côté oriental s'appelle Awthân, le vent cessa de souffler. Nous avons attendu plusieurs jours en vain. Il arrive qu'on reste bloqué toute une année dans cette baie, si un vent propice n'assiste pas l'embarcation. Le *rais* cité a dit: alors que je me trouve dans ma cabine de devant (*furchat al markab*) le faqih Abû Sabr vient de sa cabine (*Tarma*) et me dit: Que penses-tu de la bénédiction des saints? J'ai répondu: j'en ai une bonne opinion. Il me dit: j'ai une veste (*jubba*) que le chaikh Abû Ya'za m'a donnée lors d'un des mes visites auprès de lui. Jette-la sur l'aille du bateau, et implore Dieu qu'Il nous fournisse ce dont nous avons besoin, et le vent nécessaire. Le *rais* a dit: Je l'ai prise de sa main, je suis monté, et – par précaution – je l'ai attachée par une corde à l'aille droite du bateau. Juste après m'être assis, le vent se mit à souffler. J'ordonne alors aux matelots (*bahriyyin*) de se préparer et de se mettre à leur tâche. Je jure par Dieu que le vent n'a pas cessé de souffler jusqu'à ce que nous accostions à Alexandrie»²⁴.

= *Le saint fait cesser une tempête néfaste:*

Ibn Tiguilât rapporte d'après son informateur le prodige suivant: «Abû Jami' a dit: Je suis arrivé à Alexandrie. J'y ai trouvé un bateau que j'ai pris à destination de Qus. La mer s'est déchaînée, les gens commençaient à se dire: à Dieu. J'ai dit: ô sidi Abu Zayd²⁵, ma pensée est avec toi. La mer se calma dès que j'ai sollicité le cheikh par son nom.»²⁶

= *Il sauve un équipage de la noyade:*

Face aux dangers permanents que recèle une mer toujours imprévisible, et dans des circonstances difficiles, l'aide du saint était invoqué spontanément pour faire face aux houles par exemple. Les saints fournissaient aux marins un appui spirituel et moral qui les soutenaient face aux dangers de la mer et leur permettait de se sentir en sécurité sur mer.

Yâqut al Hamawî rapporte qu'en Tunis les marins invoquaient le saint Muhriz Ben Khalaf (m. 413/1022) lors du déchaînement de la mer. Ils se munissaient d'une poignée de sable de sa tombe et faisaient des aumônes en sa faveur»²⁷. Plus, les marins jetaient ce sable et invoquaient Dieu, plus vite la mer se calmait grâce à la bénédiction du l'ascète Muhriz²⁸. Le prodige du saint peut intervenir juste en invoquant son nom: «Parmi les prodiges du saint Abu Zayd al Hazmîrî, ce qui arriva à l'un de ses adeptes. Lorsqu'il sortit en vue d'accomplir le pèlerinage après la mort du cheikh. Après avoir accompli son pèlerinage, et voulant retourner chez les siens, il embarqua par mer. Un jour, alors qu'il fut sur le bateau, il aperçut son capitaine avec ses matelots en train de se dire: le navire va faire naufrage. Certains passagers pleuraient, d'autres criaient et imploraient les saints. Le bateau s'arrêta, et l'eau commença à y pénétrer. Nous étions certains de la noyade. Il a dit: nous nous sommes réunis – nous étions six, et chacun d'entre nous commença à implorer son cheikh. Nous avons tiré au sort à ce propos. A tour de rôle, chacun prit un morceau de tissu, ou de son habit, et le mis en haut de mât, et fit appel à son cheikh longtemps. Nous procédions de telle manière jusqu'à mon tour. J'ai pris un morceau de tissu et je l'ai mis sur le mât du bateau. J'ai invoqué sidi Abdallah Al khayyat trois fois. Je jure que juste après avoir terminé la troisième fois, j'ai entendu un bruit dans le bateau tellement fort que j'ai cru qu'il s'était brisé. Alors il commença à bouger, et il courut comme un vent soufflant... Les gens étaient contents après avoir été désespérés. Nous voyons l'eau s'éjecter du bateau. Les membres de l'équipage se rendirent compte que c'était par la bénédiction du Cheikh sidi Abdallah al Khayyat. Quand le bateau accosta, ils préparèrent de la nourriture et la donnèrent aux pauvres, en tant qu'aumône en faveur de sidi Abdallah al Khayyat. Le *rais* de ce bateau prit serment de ne naviguer qu'après avoir distribué l' aumône en faveur du cheikh cité.»²⁹

Ibn Tiguilat rapporte succinctement un prodige assez semblable: «Jabir Ben Dirham voulait faire le pèlerinage, il en demanda l'autorisation au cheikh Abu Zayd. Ce dernier lui dit: Si tu as des ennuies, invoque- moi. Lors de son retour du pèlerinage, le bateau s'est brisé, les gens se sont noyés. J'ai crié: ô sidi Abu Zayd, je pense à toi. En ce moment, Dieu m'a sauvé en m'envoyant une palette de bois à laquelle je me suis accroché jusqu'à ce que j'atteigne la terre.»³⁰

= Permettre d'échapper à une capture imminente par un navire chrétien

Nombreux sont les prodiges relatifs à ce sujet. Les hagiographes citent les cas des navires chargés de pèlerins musulmans, attaqués par les flottes chrétiennes. Plusieurs saints cités dans les corpus hagiographiques sont les auteurs, ou les bénéficiaires de miracles lors de ces attaques. Al Badisî nous livre des pages révélatrices de cette activité et de la souffrance des captifs musulmans, et met en lumière le rôle des saints dans leur libération. Les opérations de piraterie et les captures qui en découlent étaient effrayantes pour la population du Rif. La captivité des êtres humains était l'une de ses retombées néfastes. Ainsi l'un des informateurs d'al Badisi rapporte qu'ils étaient partis du port du Honain (en Algérie actuelle) sur une barque, et naviguaient le long de nuit. «Au petit matin nous étions – dit l'informateur- sur la rade de Badis. Au crépuscule, nous vîmes un deux-mâts (*chitti*) se dirigeant vers nous. Nous étions perplexes, et chacun d'entre nous ne savait quoi faire. Alors, le cheikh (Ali Marrakuchi) qui avait placé sa tête entre ses genoux entendait le vacarme que nous faisions, leva sa tête et dit: Qu'avez-vous?. Je lui répondit: Je crois que vous êtes fou, nous sommes dans les serres de la captivité, et tu demandes ce qui nous avons. Regarde ce *chitti* qui se dirige vers nous»³¹. L'équipage ne fut sauvé que grâce à la prodige de ce cheikh.

Tahar Sadafi quant à lui, rapporte qu'un jour, le saint Abû I Walîd Châtîbî «marchait sur la côte, il observa un bateau appartenant aux *Rums* (chrétiens) au bord duquel se trouvaient des captifs musulmans pris sur un autre bateau. Il leur cria: terre! terre! la répétant plusieurs fois. Le vent fait baisser la voile et la dirige vers la terre, jusqu'à ce que la grande partie du bateau s'asseye sur terre. Les musulmans les attaquèrent et sauvèrent les captifs, tuèrent et capturèrent plusieurs Rums»³²

= Bloquer un navire d'ennemie jusqu'à la libération des captifs musulmans

Abû Tahar Sadafi, auteur de «*Sir al Masûn*» fut le compagnon du saint Ibn Aisir Al Misri. Un jour ce dernier lui raconta que «lors de son départ du Maghreb à destination de La Mecque- Que Dieu la sauvegarde- il embarqua par mer. Il arriva que l'ennemi prît notre bateau. Le saint et les siens furent capturés. L'ennemi – que Dieu ne l'assiste point- voulait débarquer avec les captifs – entre autres le saint – vers le pays de *Cham*. (Syrie). Par la volonté de Dieu, le vent se calma, le bateau resta cloué sur mer, cela a duré trois jours. Enfin l'ennemi se rendit compte que la captivité du saint et les siens fut la cause de l'empêchement du bateau à naviguer. Les ennemis accostèrent, et ce n'est qu'après avoir fait descendre le saint et sa famille – que le vent s'est mis à souffler, et le bateau à naviguer»³³.

Un autre saint andalou «partit de son pays pour le pèlerinage dans un bateau

bien chargé. Quand ils furent au milieu de la mer, l'ennemi les attaqua avec plusieurs navires. Quand les ennemis arrivèrent au bateau du saint, les voyageurs avaient très peur et furent persuadés de l'inévitable captivité, et lui dirent: Ne vois-tu pas ce qu'il nous arrive? Il pencha hors de sa cabine et se rendit compte de la situation. Il pria Dieu par plusieurs invocations. Les embarcations de l'ennemi ne bougèrent plus, à tel point que leurs propriétaires croyaient que la mer fut séchée sous leurs embarcations. Ils leurs disaient «ô musulmans, Il y a un moine (*qisîs*) parmi vous qui a imploré Dieu contre nous. Demandez-lui de supplier Dieu pour nous libérer, et nous vous assurons la protection. Ils leur jurèrent solennellement qu'il ne les intercepteront point. Le saint dit: Que Dieu les éloigne de nous. C'est alors que leurs embarcations commencèrent à naviguer rapidement comme des flèches, s'éloignèrent de son bateau. Ce dernier continua sa route et ne fut poursuivi par personne»³⁴.

Un autre prodige identique est rapporté par Ibn ad-Dabbâg (XIIIe s.):

«Abû Zakariya Yahya ben Nâhid m'a informé et me disait: Quand le cheikh Abu Mohamed Abdel Karim al- Lamti revint à l'Ifrikiya de l'Orient il avait pris la mer. Quand ils furent en pleine mer les Chrétiens (*nasara*) surgirent, prirent le bateau avec sa cargaison, capturèrent les musulmans et les transférèrent sur leurs embarcations. Quand ils décidèrent de se mettre en route, ils n'ont point trouvé du vent. Ils sont restés dans cet état cinq jours. Ils s'ennuyaient, et quand ils se sont rendus compte, ils ont dit: ô musulmans, n'y a-t-il pas un moine (*qasîs*) parmi vous? Ils ont indiqué le cheikh Abu Mohamed Abdel Karim. Les Chrétiens lui ont dit: descends. Il leur dit: moi et mes compagnons. Ils crurent qu'ils étaient deux ou trois. Ils acceptèrent. Il exigea que tout le monde soit libéré.. Quand ils (les Chrétiens) sollicitèrent le vent ils ne l'ont point trouvé. Ils se sont restés ainsi trois jours de plus. Puis la nécessité les obligea à donner suite à sa demande. il leur répondit: vous les libérez tous avec leur bateau et tous leurs biens... C'est alors que Dieu leur donna le vent, et ils naviguèrent. le cheikh Abu Mohamed Abdel Karim arriva à Mahdiya dans ce bateau»³⁵

Al Badisî nous livre un prodige assez semblable relatif au saint Abu Dawud Muzahim (mort en 1182) qui faisait ses prières – avec ses adeptes – dans un ermitage sur le littoral du Rif. «Cet ermitage se trouvait en un lieu exposé aux dangers de l'ennemi chrétien. Parmi ses prodiges ce qui lui advint avec les Chrétiens lorsque ceux-ci l'enlevèrent de l'ermitage... L'ennemi venus par mer bondit sur lui à l'improviste l'enleva et le fit prisonnier. Mais lorsqu'il fut parvenu dans le brigantin (*salûra*) et qu'ils voulurent partir en l'emmenant, le bateau s'immobilisa. Ils restèrent donc à se démener sur mer jusqu'au matin, et ils se trouvèrent alors au même endroit où ils étaient. Tout ce qui leur arrivait avait pour cause le saint qu'ils avaient enlever de l'ermitage. Alors ils lui disent: lève-toi, tu es libre. Il leur répond: Je ne descends que si vous libérez tous vos prisonniers musulmans... Ils les relâchèrent donc. Depuis, le saint Abu Dawd se livrait à la dévotion dans l'ermitage sans jamais être attaquée par l'ennemi marin, alors que la *rabîta* se voyait clairement depuis la mer à tous ceux qui passait par la côte»³⁶.

= *Sauver un équipage de la captivité*

la Méditerranée est reconnue comme une mer dangereuse depuis longtemps. Les pirates et les corsaires n'ont cessé d'infester ses parages depuis l'Antiquité³⁷. L'hagiographie fait état de l'intervention du saint pour libérer les captifs musulmans

«Un jour, marchant au bord de la plage, il observa un bateau appartenant aux *Roums* à bord duquel se trouvaient des captifs musulmans qui étaient pris sur un autre bateau.. Il leur cria: terre, terre, la répétant plusieurs fois. le vent fait baissé la voile et la dirige vers la terre jusqu'à ce que la grande partie du bateau s'asseye sur terre. Les musulmans les attaquèrent et sauvèrent les captifs, tuèrent et capturèrent plusieurs Chrétiens (*roums*)»³⁸.

Et parmi les prodiges célèbres d'Abu Madyan (XIIe siècle), grand saint du Maghreb; celui rapporté par Ibn Maryam, auteur d'al *Bus-tân*: «Il fut fait prisonnier par l'ennemi alors qu'il marchait sur la côte de la mer. Ils l'ont mis dans un bateau (*Safina*) avec d'autres prisonniers musulmans. Une fois installé dans le bateau, celui-ci s'arrêta et ne bougeait plus de sa place malgré l'aide du vent qui soufflait fort. Les *Rums* furent convaincus qu'ils ne pourraient plus bouger ou naviguer. Ils dirent «faites descendre ce musulman. Il est un moine, et il est parmi les connaisseurs des intentions. Ils lui font signe de descendre. Et lui de répondre: Je ne descendrais que si vous libérez tous les prisonniers qui sont sur le bateau. Ils se résignèrent à répondre à son exigence. Ils font descendre tous les prisonniers et tout de suite le bateau commence à bouger»³⁹.

V) QUE PEUT-ON DÉDUIRE DE CES TEXTES?

Cinq observations s'imposent:

Le récit hagiographique est un récit d'un intention édifiante concernant un saint, c'est-à-

dire, un être humain donnée historiquement réel et comme hautement vertueux. M. de Certeau le définit comme «un discours de vertus»⁴⁰. Une critique historique portée sur le «fait vérifiable» buterait certainement sur une information diluée dans le merveilleux et la démesure. Les données hagiographiques, soigneusement «épurées», rencontreraient les données de la littérature géographique fixant les itinéraires du commerce, et celles de l'historiographie dynastique narrant les péripéties de la mobilité du prince⁴¹. Or que faire de cette richesse d'éléments «invérifiables» qui constituent le corps du texte hagiographique? S'agit-il de les ranger dans la rubrique des futilités? C'est appauvrir la lecture d'une littérature où la transgression de l'ordinaire n'est pas une simple marge, c'est oublier que le prodige est au centre du récit hagiographique, et qu'il nous invite à dégager l'intelligibilité de ce mouvement incessant «entre le croyable et l'incroyable». Autrement dit, le thème de la mer (navigation, piraterie...) peut nous aider à approcher la logique du discours hagiographique, nécessairement porteur d'imaginaire social.

D'un ouvrage à l'autre, les textes hagiographiques se ressemblent assez étrangement, on y trouve en effet les mêmes types de miracles. Les facteurs de différenciation qui la déterminent ne tiennent pas, ou ne tiennent que très peu, à la chronologie ou à la géographie.

Géographiquement, il n'est pas aisé de localiser les aires où la piraterie s'exerce, non plus que l'origine de ses agissements. On peut dire qu'elle est présente partout, même si on lui reconnaît quelques secteurs de prédilection. Les îles d'abord. (Corse, Sardaigne, Sicile..) sont considérées comme des repaires des pirates, de même que les Baléares, depuis des temps immémoriaux.

L'inventaire thématique des prodiges du voyage (navigation) fait apparaître le saint bravant les lois ordinaires de l'espace, ou neutralise les périls de la route accomplissant par là

une fonction sociale, celle de la protection des voyageurs sur les itinéraires hasardeux.

Le miracle s'intègre ainsi dans l'histoire sociale, économique, intellectuelle et littéraire de son époque, tout en constituant un aspect d'une histoire plus générale qui est celle des mentalités. Il est clair que l'exploitation de la matière hagiographique d'une façon adéquate ne peut être satisfaisante sans recourir aux méthodes d'autres sciences sociales et en premier lieu la linguistique et la sémiotique; étant donné que les écrits hagiographiques utilisent souvent un langage symbolique où allégorique. De ce fait, la conjugaison de la lecture «externe» qui localise le prodige dans son contexte historique et événementiel, et la lecture «interne» qui essaie de déchiffrer les symboles des prodiges, s'avère nécessaire pour mieux exploiter la matière historique de ces écrits.

NOTES

- 1 Cf. une première version de cette étude publiée, mais sans appareil critique, dans: *Histoire médiévale et archéologie*, vol. 13 année 2002 (mélanges de recherches en l'honneur du professeur Georges Jehel); sous le titre: Saints, navigation et piraterie en Méditerranée d'après les sources hagiographiques maghrébines médiévales.
- 2 Halima Ferhat, «L'évolution de l'écriture Hagiographique entre les XIIe et XIVe siècles au Maroc», in *Le Maghreb aux XIIe et XIIIe siècles: Les siècles de la foi*, Wallada, Casablanca, 1998, pp. 13-28.
- 3 Une présentation partielle est fournie par Halima Ferhat et Hamid Triki, Hagiographie et religion au Maroc médiéval, *Hespéris-Tamuda*, vol. 26, 1986.
- 4 Halima Ferhat, «L'évolution de l'écriture Hagiographique...» op. cit. p. 13.
- 5 Cf. Ch Picard, *L'océan Atlantique musulman...* Maisonneuve et Larose, éd. Unesco, Paris, 1997, p. 15
- 6 M. Cherif, «L'homme et l'espace maritime dans la région du Rif d'après al Maqсад...», *Arab Historical Review For Ottoman Studies*, N° 21, sept. 2000, pp. 103-113.
- 7 Abu Bakr al Mâliki (Xe s.), *Riyâdh an-Nufus...* (Saints d'Ifrîqiya), éd. Bachîr Bakkûch, Bayrouth, 3vol. 1983.
- 8 Mohamed Tamîmî, (XIIe.s.) *Al Mustafâd...* (saints de Fès et de sa région) éd. Mohamed Cherif, publications Fac. lettres de Tétouan, 2002.
- 9 Abû Ya'qûb Tadili (XIIIe.s.), *at-Tachawwuf Ilâ Rijâl at-Tasawwuf...* éd. A. Tawfiq, Rabat, 1983.
- 10 Azafi (Abu l Abbas Ahmed)(XIIIe. s.) *Da'amat al Yaqin fi za'amat al Muttaqin*, éd. A. tawfiq, Rabat, 1989.
- 11 'Abd al Haqq al Bâdisî, (XIVe. s.) *Al Maqсад ach-Charîf...* éd. Sa'd A'râb? Rabat, 1982 (Traduction française partielle par A. Colin, Saints du Rif, *Archives Marocaines*, vol. 26, 1926.
- 12 Ibn Qunfud(XIVe. s.), *Uns al faqîr...* éd. M. al Fâsî et A. Faure, Rabat, 1965.
- 13 Ibn Tiguilât (XIVe.s.) *Ithmid al âynayn...* D.E.S. présenté par M. Rabitat ad-Dîn, copie dactylographiée, Faculté des lettres de Rabat.
- 14 Ahmed Ben Ibrâhim al Azdî (fin XIIIe. s.), *Tuhfat al mugtarib bi bilâd al magreb...* éd. par F. de La Granja, Madrid, 1973.
- 15 Voir la présentation de la littérature hagiographique marocaine du Moyen Age fournie par Halima Ferhat et Hamid Triki, «Hagiographie...» op. cit.
- 16 Par exemple: «C'est Dieu qui a créé les cieux et la terre. C'est Lui qui suscite la pluie et vous nourrit des fruits qu'Il fait croître. Il a mis à votre usage la barque pour que vous puissiez naviguer avec elle sur les eaux, de même qu'Il a créé les fleuves en votre intention», Surate, n. 14 Verset 32.

«C'est par la toute-puissance de Votre Seigneur que vos barques voguent sur les flots et vous permettent d'exploiter les ressources du monde» Surate de l'Isra' verset 66).

- 17 A. Kadouri, «Les Marocains et la mer», *Revue Maroc-Europe*, N° 2, 1992, p. 14.
- 18 G. Jehel, *Les Génois en Méditerranée occidentale*, Paris, 1993, p. 271.
- 19 G. Jehel, *La Méditerranée médiévale de 350 à 1450*, A. Colin, Paris, 1992, p. 167.
- 20 M. Kably, *Société, pouvoir et religion au Maroc à la fin du Moyen Age*, Paris, 1986, p. 95-96.
- 21 Idem, p. 307-314; A. Sebti, op. cit., p. 176-177.
- 22 M. Mannuni, Ishâm da'wat Abi Mohamed Sâlah...» In *Abu Mohamed Salih, Hagiographie et histoire*, Rabat, 1990, p. 81-86; M. Rais, *Aspect de la mystique marocaine du VII-VIIIè/XIII-XIVè siècle à travers l'analyse critique de l'ouvrage «Al Minhaj al Wadih fi tahqiq karamat Abu Mohamed Salih*, P.U.S., 2000.
- 23 Abu Mohamed Salih, *Al Mihaj al Wadih...* op. cit., p. 295.
- 24 Azafi, *Da'amat al Yaqin fi za'amat al Muttaqin*, op. cit., pp. 64-65.
- 25 Cheikh de la grande confrérie Hazmiriyya de Tit N fitr sur l'Océan Atlantique.
- 26 Ibn Tiguillat, *Ithmid al Aynayn*, (manuscrit), fol. 195-196.
- 27 Yâqût al Hamawî, *Mu'jam al buldân*, vol. 2, p. 72.
- 28 Hamid al Gharnati (m. 656/1169), *Tuhafat al Albab...* 1989, p. 134.
- 29 *Jawahir as-Simat fi manaqib sidi Abdellah al Khayyat* (XVe s.), manuscrit de la bibl. Ibn Yusuf à Marrakech, n 533 fol.58v. (une autre colie à la B. N. de Rabat, n 1185 d).
- 30 Ibn Tiguillat; *Ithmid al Aynayn* fol. 201r.
- 31 Badisi, *al Maqsad...* op. cit. p. 74-75.
- 32 Tahar Sadafi, *as-Sir al Masun fi ma ukrima bihi al Mukhlasun*, éd. H. Ferhat, bayrouth, 1998, p.
- 33 Idem, p. 113.
- 34 Id., p.115-116.
- 35 Ibn Dabbag (Abu Med), *Al Asrar al Jaliyya fi al Manaqib qd-Dahmaniyya*, manuscrit de la B. N. Tunis, N° 17944, fol. 70-71.
- 36 Idem. 52.
- 37 G. Jehel, *Les Génois...* op. cit., p. 271.
- 38 Tahar Sadafi, op.cit., p. 87.
- 39 Ibn Maryam, *al Boustane fi dikr al Awliyâ' wa al ulama bi Tilimsân*, Alger,1986, p. 112.
- 40 Cité par A. Zeggaf, «Remarques sur l'organisation formelle des écrits hagiographiques», in *histoire et Hagiographie*, Rabat, 1988, p. 5.
- 41 A. Sebti, «Hagiographie du voyage au Maroc médiéval», *Al Qantara*, vol. XIII, 1992, fasc. 1, p. 167.

LA NAVIGATION MÉDIÉVALE DES MUSULMANS ENTRE MÉDITERRANÉE ET OCÉAN ATLANTIQUE

(IX^e-XII^e SIÈCLES)

CHRISTOPHE PICARD

La place prise par la navigation latine dans le circuit commercial de la zone Méditerranée-océan Atlantique avec, en particulier, l'établissement d'une ligne régulière entre Gênes et Southampton ou Bruges à partir de 1300, de même que l'influence architecturale des kogges de la Baltique, avant les hourkes, sur la construction des bateaux de commerce de la Méditerranée¹, à un moment où les musulmans ne jouent plus un rôle effectif dans cette zone à l'exception de quelques traversées du détroit de Gibraltar pour mener le *jihād* dans le royaume de Grenade, a quelque peu laissé de côté le problème des liaisons entre Méditerranée et Atlantique durant l'époque de la domination musulmane sur les régions du détroit. Pendant le même moment, ce fut surtout la traversée dans le sens nord-sud et vice versa, qui préoccupa les contemporains et les historiens actuels, plus que les liaisons avec l'Atlantique². On rencontre çà et là, quelques mentions sur les difficultés qu'ont les embarcations méditerranéennes à se mouvoir sur la houle haute et profonde de l'Atlantique sans véritable examen de la situation livrée par les sources et d'où découle le sentiment que jamais les navires de la mer intérieure n'ont pu naviguer au-delà de quelques encablures de la côte à l'ouest du détroit de Gibraltar. Du coup, le problème d'une architecture navale différenciée, entre la Méditerranée et l'océan s'est posée, mais dans un contexte bien différent et dans un temps postérieur, comme si rien ne s'était passé auparavant; dans un premier temps, toute navigation était prohibée de la mer «fermée» vers l'océan et seuls les navires vikings ou les lourdes nefes anglaises ou flamandes en route pour la croisade, pouvaient franchir, d'ouest en est, le détroit de Gibraltar à moins de s'en tenir à un cabotage de proximité. Du coup le problème d'une l'architecture navale différenciée entre les deux mers a commencé à être posé lors de l'établissement de rela-

tions commerciales entre Europe du nord-ouest et la Méditerranée, avec l'idée d'une influence venue des mers froides.

Cette mise en parenthèse des périodes antérieures à 1300, a oblitéré toute une période d'évolution de l'architecture navale, avant les grandes mutations de la fin du XIII^e jusqu'au XV^e siècle et l'apparition de la caravelle, mais également toute une série de pratiques de navigation, essentiellement dues aux musulmans qui contrôlèrent les deux zones maritimes situées de part et d'autre du détroit de Gibraltar du VIII^e au XIII^e siècle.

Le problème du passage d'un espace maritime à l'autre se pose donc dans le sens Méditerranée, Atlantique. L'idée qui revient souvent est qu'il a fallu la connaissance de l'architecture des navires océaniques pour que les architectes navals des ports de la Méditerranée puissent triompher de la houle de l'océan en construisant des embarcations à haut bord, avec châteaux à la poupe et à la proue pour mieux affronter les vagues de l'Atlantique. Or, les sources arabes et

chrétiennes qui précédèrent cette évolution nous invitent à une lecture différente de cette évolution, dans le sens d'une plus grande complexité.

En effet, malgré l'absence d'un matériel archéologique concernant les navires des XIe – XIIIe siècles dans la zone du détroit, l'information écrite, même très générale, ne doit pas être négligée. Leur lecture nous incite à examiner les traces de passages de navires et d'équipages musulmans d'un bord à l'autre du détroit, avant de se pencher sur la vision, dans la littérature arabe, d'un espace maritime bien différent de celui des Grecs de l'antiquité ou des Latins de l'âge médiéval.

LES TRACES D'UNE NAVIGATION DANS LE DÉTROIT DE GIBRALTAR, D'OUEST EN EST ET D'EST EN OUEST

Les mentions des auteurs arabes concernant les routes empruntées par les navires sont peu précises. Elles indiquent tout de même des liens qui semblent directs entre les ports de l'Atlantique et ceux de la Méditerranée: al-Rāzī au Xe siècle, indiquait pour Séville que «le commerce de cette ville consiste en huiles qu'on expédie à l'Orient [par mer]»³, mention reprise par al-Idrīsī pour le milieu du XIIe siècle: «l'essentiel du commerce qui a lieu dans cette ville concerne l'huile d'olive qu'on expédie jusqu'aux extrémités de l'Orient et de l'Occident par terre et par mer»⁴. A ce genre de mention, s'ajoutent celles concernant le Maghreb occidental d'où, au Xe siècle également selon Ibn Ḥawqal, les marins berbères de la région contrôlée par les Idrissides, acheminaient leurs marchandises depuis les fleuves se jetant dans l'océan Atlantique, vers les ports de la Méditerranée: «[le wādī Safdād est une] très grande rivière au débit abondant et permettant la navigation... Les habitants d'al-Baṣra transportent leurs marchandises [du lin

surtout] sur des navires par cette rivière et, après avoir atteint l'océan, tournent vers la Méditerranée pour se rendre où ils le désirent»⁵. La côte atlantique est en effet plus favorable à la navigation que celle du rivage méditerranéen, et les marins d'al-Baṣra n'hésitaient donc pas à se risquer sur les eaux océaniques pour contourner le détroit et aller dans les ports méditerranéens puis à revenir. Al-Zuhrī, au XIIe siècle, précise que les marins de Cadix mettaient la voile pour vendre leurs produits, entre autres, dans les ports de la Méditerranée⁶.

En sens inverse, les mentions de même nature concernant des liaisons directes entre Méditerranée et océan ne manquent pas non plus, dans le même registre. Probablement, la mention la plus significative vient des lettres de la Geniza. Celles-ci permettent d'établir, selon S. D. Goitein, que «des navires reliaient directement Alexandrie et les ports méditerranéens et océaniques d'Espagne, comme Séville, Denia ou Almería»; plus loin, il indique qu'«étant donné le nombre de marchands juifs se rendant en al-Andalus et au Maghreb occidental, il n'y a rien d'étonnant à ce qu'il pût y avoir une ligne régulière (et directe) d'Alexandrie à Séville»⁷. Ces documents évoquent aussi la présence de bateaux sévillans repartant d'Alexandrie, en convois formés de navires alexandrins ou caiotes et se rendant dans la capitale d'Andalousie, via Tripoli; ce sont probablement ces navires qui transportaient l'huile d'Aljarafe⁸. Dans ce cas les indications valent pour les deux sens et les navires des deux mer et océan! Pour compléter ce type d'informations, des récits à caractère anecdotique sont aussi significatifs et souvent plus précis sur les trajets parcourus par des navires, entre ports de Méditerranée et de l'Atlantique. Ils sont également postérieurs parce que provenant de sources souvent plus tardives comme les hagiographies, au XIIe et surtout XIIIe siècle. Al-Tādīlī rapporte ainsi plusieurs voyages qui attestent la banalité des transports directs entre des ports des deux côtés du détroit, par exemple de Ceuta à Salé, ou d'Almería à Salé. L'une de ces hagiographies rapporte le voyage de marchands se rendant de Málaga à Azammūr et retour, pour la vente de figues. De même, les historiens à l'instar d'Ibn 'Idārī, font part de voyages de pèlerins se rendant à la Mekke ou qui en reviennent ou bien notables se rendant directement par mer d'Almería et Séville à Azammūr; de même, selon Ibn Ṣāhib al-Ṣalāt, un courrier maritime, parti de Bougie en bateau, rallia d'abord Almería puis Séville par la mer pour transmettre un message urgent au fils et héritier du calife⁹.

Toutefois, ce sont les mentions concernant les escadres armées pour la guerre qui constituent la base la plus précise de l'analyse de ces déplacements de la mer à l'océan, dans la mesure où les chroniques sont d'une plus grande précision pour les faits militaires. Là encore, à toutes les époques, depuis que le pouvoir omeyyade de Cordoue s'est constitué une flotte au cours du IXe siècle, les passages de navires entre les deux mers, sans distinction d'embarcation, demeurent la règle en matière de navigation.

Les souverains de Cordoue faisaient appel aux compétences des marins des deux zones, selon les besoins, pour armer et faire naviguer les escadres. Ainsi, ce sont les marins de la zone du détroit, d'Algeciras en particulier et de la côte sud de

l'Espagne, jusqu'à Pechina, qui furent sollicités par 'Abd al-Raḥmān II pour construire l'arsenal de Séville, le premier édifié par les Omeyyades d'al-Andalus, pour faire face aux Vikings après leur premier raid destructeur en 230/844¹⁰. Il n'y avait donc pas, dans l'esprit du souverain et de ses sujets marins de l'époque, une barrière technique entre les deux parties maritimes, mais seulement le constat d'une meilleure expérience des marins du détroit et de Méditerranée, dans l'administration de l'arsenal, le maniement de flottes et, selon ce que nous rapporte Ibn al-Qūṭiyya, l'utilisation du feu grégeois. En 301/913-914, aux dires d'Ibn Ḥayyān, la première réforme de 'Abd al-Raḥmān III concernant la marine consista à rassembler à Algeciras les escadres de Seville et Málaga, afin de contrer Ibn Ḥafṣūn et l'empêcher de se ravitailler au Maghreb. Dans ce passage, l'auteur andalou précise que les navires et les équipages, ainsi que le matériel des ports concernés, devaient être rassemblés dans le port du détroit sans aucune distinction de types de navires¹¹. Par la suite, les interventions de ces escadres concernèrent aussi bien l'Atlantique que la Méditerranée: la flotte d'Algeciras intervint surtout dans le cadre des campagnes contre le Maghreb à partir de 319/931, à Ceuta, à Tanger, à Arzila... Lorsque 'Abd al-Raḥmān III décida de faire d'Almería, fondée pour la circonstance en 323/935, le nouveau centre de l'amirauté omeyyade capable de s'opposer aux Fatimides, la tactique ne changea pas. Le rapport des dernières offensives vikings contre la péninsule ibérique sous le règne d'al-Ḥakam II (961-976), ne laisse aucun doute à ce sujet: «[En 355/966] le ṣāhib al-ṣurṭa al-'ulya et le qā'id al-baḥr 'Abd al-Raḥmān ibn al-Rumāḥis embarquèrent avec sa flotte à Pechina pour se diriger vers Séville et de là, naviguer jusqu'à la mer septentrionale»; et en 360/971, «alarmé par ces nouvelles, le souverain donna l'ordre à 'Abd al-Raḥmān ibn al-Rumāḥis, le qā'id al-baḥr, qui alors se trouvait à Cordoue, de se rendre à Almería et de prendre la mer en direction du Gharb; ordre qu'il accomplit le Lundi 6 du mois de ramadān»¹². Le seul changement qu'indiquent ces ordres de mouvement concerne le lieu de départ des escadres, mais le *modus operandi* ne varie guère quelle que soit la destination des navires.

PROGRES TECHNIQUES ET NAVIGATION SUR L'ATLANTIQUE

Malgré les évolutions de la taille des navires au cours des XIe et XIIe siècles, la situation, d'un bord à l'autre du détroit ne changea guère. Certaines céramiques dites «Bacini», trouvées à Pise, représentant des navires marchands musulmans, fabriquées au XIIe siècle à Majorque, montrent des bateaux de commerce à haut bord qui marquent un changement de taille et de configuration des navires de commerce¹³. Pour autant, ces modifications concernent la Méditerranée et n'ont pas de lien avec la volonté de naviguer sur des eaux plus tumultueuses, et donc avec une spécification liée à l'Atlantique. Sur le plan militaire, le témoignage le plus intéressant, à l'époque almoravide, concerne justement l'expédition des Banū Maymūn menée contre les régions côtières de Saint-Jacques de Compostelle: grâce à la *His-*

toria Compostellana, nous savons qu'en 515/1121, les marins d'Almería lancèrent une grande expédition qu'al-Zuhrī avait lui-même consignée, mais en évoquant une attaque contre le pays d'Armīniyya. Or, ce pays identifié longtemps à l'Arménie – ce qui n'a aucun sens – est situé par l'auteur arabe «à l'est de Jilīqiyya – la Galice –» et à l'ouest d'Alava, la Castille, renvoyant à la zone de la Galice actuelle et non à l'Arménie, objectif beaucoup plus logique de la part des marins d'al-Andalus au service des Almoravides et confrontés à des attaques castillanes et galiciennes¹⁴. Le géographe arabe rappelle sans ambiguïté l'ordre de marche des escadres, confirmant l'objectif situé sur le versant atlantique de la péninsule ibérique: «des raids musulmans touchaient ce pays (en 507/1113 et 515/1121 selon la *Historia Compostellana*), menés par mer depuis al-Andalus. A cette époque, Muḥammad ibn Maymūn, de la ville d'Almería, était à la tête de la flotte. La razzia partit de là, rejoignant Séville et, de la ville de Séville où était basé 'Isā ibn Maymūn, Muḥammad attaque Qabra (?), 'Isā, la ville de 'Urfa (?)». La *Historia Compostellana* confirme avec une grande précision, ce schéma tactique: «[En 1113] les [marins] de Séville, Saltes, Alcácer do Sal, Silves, Lisbonne et les autres Sarrasins habitant le bord de la mer, avaient pris l'habitude construire des navires et, arrivant avec une troupe armée, dévastaient et dépeuplaient les cotes de Coimbra jusqu'aux Pyrénées» et «[en 1121] les Sarracènes naviguaient depuis Séville, Almería, Lisbonne et autres places (pour attaquer la Galice d'Avril à Novembre)»¹⁵. Diego Gelmírez, archevêque de Saint-Jacques de Compostelle, connaissait donc parfaitement les arsenaux d'al-Andalus, cités par ailleurs par al-Idrīsī à la même époque, mais également les centres de commandement des Banū Maymūn à Almería et Seville. Selon un dispositif qui avait déjà fait ses preuves au Xe siècle, l'escadre d'Almería

rejoignait celle de Séville avant de naviguer à l'ouest puis au nord lorsque les autorités visaient les ennemis de l'océan Atlantique.

Plus significatif encore, le récit de la *Historia Compostellana* apporte de précieux renseignements sur la construction navale et l'écart qui existait alors entre les architectures navales, musulmane et chrétienne de Méditerranée, et celle des chrétiens de Galice, très en retard: «En fait les Galiciens n'avaient pas l'habitude de construire des navires (*naves*), sauf des *sarcinariis* (sortes de barges), ni de fendre la mer avec des galères à deux rangs de rames et à voile (*nec ueliferis bimerimus pelagi alta secare in consuetudine habebant*)», les empêchant donc de combattre les musulmans sur mer. Les propos qui suivent montrent bien que ce n'est pas seulement une question d'investissement et de moyens, mais bien une différence d'ordre technique entre deux aires de construction navale: «Donc, le dit évêque [de Saint-Jacques, Diego Gelmirez], animé par l'intime providence de Dieu et bouleversé par la servitude des chrétiens, envoya ses messagers à Pise et à Gênes. Là, en effet, il y avait d'excellents constructeurs de navires et des marins très habiles, qui ne le cédaient en rien à Palinure, le marin d'Enée. Les messagers devaient les étonner par la promesse de sommes considérables et les persuader d'aller en Galice construire des navires. Sans tarder, les constructeurs des navires de la cité de Gênes viennent à Compostelle trouver l'évêque et sont d'accord avec lui pour lui construire deux birèmes à un prix déterminé à l'avance»¹⁶. Le récit de l'attaque suivante, celle de 1121, indique finalement que c'est le Génois Augerius, habile architecte naval, qui fut embauché. Ces propos prouvent bien que la frontière navale entre le monde méditerranéen et celui de l'Atlantique ne se situait pas à la hauteur du détroit de Givrraltar au début du XIIe siècle, mais bien entre les mondes musulman, jusqu'au

Tage ou au Mondego, et galicien. En effet, pour concurrencer les navires musulmans, les marins de Santa Iria, port de Saint-Jacques de Compostelle, doivent faire appel à des architectes des ports méditerranéens de la chrétienté. Au passage, il faut se rappeler que Saint-Louis, pour se doter d'une flotte moderne, fit appel à des architectes génois qui aménagèrent l'arsenal royal des Galées de Rouen¹⁷. De même, si l'on reprend l'étude de F. Espinosa sur les premiers temps de la navigation du jeune royaume portugais, le constat est exactement le même: les Portugais ne disposèrent d'une flotte qu'après la prise de Lisbonne en 1147, moment où ils pénétrèrent dans l'aire musulmane et où ils s'emparent du premier grand port lié à la zone méditerranéenne, même si Lisbonne n'était pas le siège d'un arsenal ou de chantiers navals de l'Etat¹⁸.

L'apparition d'une flotte portugaise transforme l'Atlantique en un champ de bataille navale entre musulmans et chrétiens: la confrontation tourna finalement à l'avantage des Almohades après le naufrage et la disparition du premier amiral portugais, D. Fuas Roupinho, à l'entrée du détroit de Gibraltar en 1181 ou 1182 (577 H.)¹⁹. Du côté musulman le fonctionnement est toujours le même. Les ordres de construction d'unités dans les arsenaux qui s'évalent, l'époque almohade, de Tripoli de Libye à al-Ma'mūra sur le rio Sebou ou à Alcácer do Sal, et de rassemblement des flottes à Ceuta, concernent aussi bien les expéditions qui se rendent en Méditerranée que sur l'océan Atlantique. Les escadres de Ceuta, formées de navires de transport ou de combat²⁰ construits dans les arsenaux de part et d'autre du détroit de Gibraltar, partent aussi bien à l'est qu'à l'ouest; de même, la description, à plusieurs reprises, de défilés de navires devant les souverains et les sayyid/s lors de parades, n'établissent de différence entre embarcations qu'en fonction de la taille du navire mais non selon des critères techniques²¹. Justement, l'escadre commandée par 'Abd Allāh b. Jāmi' et Aḥ mad al-Ṣiqillī qui défit la flotte de D. Fuas Roupinho, dans les parages du cap Espichel en 577/1181, a été armée dans les arsenaux de Bougie, Ceuta et Séville²²! Al-Ḥimayrī précise bien, à l'occasion de la campagne contre les Baléares en 599/1203, que les 300 navires affrétés venaient de tous les arsenaux²³. Cette indication rappelle les préparatifs de la campagne de 558/1163 qui n'aboutit pas à cause de la mort du calife 'Abd al-Mu'min, mais qui prévoyait l'utilisation de 400 navires construits par tous les arsenaux almohades, d'Ifrīqiya, du Maghreb central et occidental, comprenant al-Ma'mūra sur le versant atlantique et qui pouvait à lui seul fournir 120 unités, et d'al-Andalus dans son ensemble²⁴. Les *Lettres almohades* confirment le fait que les souverains organisaient les régions maritimes en fonction de données stratégiques englobant les deux espaces maritimes sans distinction ni frontière de navigation, et non à cause de différences d'utilisation de différents types de navires. Le cas le plus célèbre est celui de la réorganisation de la région du détroit, «La région des deux rives», *al-'Adwatayn*, dont la capitale était Ceuta et dont les ports qui en dépendaient allaient de Tarifa et Tanger à l'ouest, à Malāga à l'est²⁵.

Par conséquent, depuis l'époque omeyyade jusqu'à la conquête latine qui s'achève au milieu du XIIIe siècle, les musulmans n'ont jamais construit de navires différents selon qu'ils naviguaient en Méditerranée et sur l'océan Atlantique. Ibn Ḥayyān distingue bien deux types de navires: *markab al-Ġarbī*, construit par les

Omeyyades et *markab al-Sarqī* construit par les Fatimides; toutefois, la différence faite n'est pas d'ordre technique, mais purement «politique» si l'on peut dire. De même, toutes les réformes concernant l'organisation des rois de taifas – un littoral méditerranéen et un versant atlantique – ne fut jamais conçu selon une césure qui serait faite entre Gibraltar et Ceuta, mais en fonction d'intérêts terrestres auxquels les objectifs et l'organisation maritimes se pliaient. Plus largement, il faut remarquer que les Génois ou les Pisans qui naviguent à Salé, Séville ou Lisbonne à partir du XII^e siècle, ne changent pas non plus d'embarcation pour aller sur l'océan Atlantique²⁶.

LA LITTÉRATURE ET LES INTELLECTUELS ARABES FACE À LA NAVIGATION ENTRE MÉDITERRANÉE ET OCÉAN ATLANTIQUE

Pour tenter d'éclaircir cette situation, au-delà de considérations techniques, il faut revenir sur le domaine maritime musulman tel que les auteurs et, plus largement, les Arabo-musulmans de ces temps se le représentaient.

Le problème technique évoqué par les spécialistes de la construction navale, essentiellement les Anglo-Saxons²⁷, concerne surtout la houle atlantique qui contraint à construire des navires de haut bord. Le cas s'est justement présenté pour les galères que saint Louis a fait construire pour la Manche, birèmes dont les bords ont été surélevés pour affronter une mer houleuse. Précisément, la zone de navigation des musulmans se limitait en général à une bande côtière où, bien sûr, la houle existe, mais les conditions offertes à la bonne saison permettaient aux navires de Méditerranée d'affronter de telles conditions, de franchir le détroit ou de mettre à la voile depuis les bords de l'Atlantique avec les mêmes navires. Du reste ce franchissement se présentait de façon plus aisée pour les navires à rames, du fait de conditions particulières, soulignées par B. Rosenberger, avec des vents d'ouest dominants, favorisant la navigation d'est en ouest, mais avec des courants contraires²⁸. Les naufrages n'ont pas manqué, particulièrement dans des zones délicates comme le doublement du cap Saint-Vincent, mais visiblement ces conditions de navigation ne furent pas un argument suffisant pour décourager les navigations, avec les mêmes navires et les mêmes équipages entre ports de Méditerranée et ceux de l'Atlantique, à condition de ne pas entreprendre de traversée vers l'Amérique.

Cette absence de frontière dans le sens est-ouest, qu'aurait constitué le détroit de Gibraltar, se retrouve dans l'esprit des intellectuels musulmans. Nous savons que l'Atlantique, selon un schéma repris à Ptolémée, était incluse dans ce que les auteurs arabes appelaient l'océan environnant (*al-baḥr al-muḥīṭ*), ou la ceinture verte et qui bornait la terre connue. L'autre dénomination, tout aussi connue, est celle d'océan ténébreux (*al-baḥr al-muẓlim*) mais qui, justement, ne concerne pas tout l'océan Atlantique. Il est clair que les géographes distinguaient soigneusement deux zones de l'océan, comme les anciens: le «Fleuve Océan», cher à Strabon et qui nous vient d'une tradition homérique, concernait la bande côtière bien connue des pêcheurs ou de navigateurs comme les Aventuriers de Lisbonne²⁹ et constituait

l'aire de navigation des musulmans incluant les parages des littoraux depuis le sud du Maroc, à la hauteur de Nū Lamta, jusque vers Lisbonne et au-delà; le golfe de Cadix constituait une sorte de mer intérieure. Certains récits comme celui des Aventuriers ou sur des pêcheurs rapportés par al-Maqqarī rendent compte de navigations s'écartant du rivage, de plusieurs jours, en général pour aller chercher certaines espèces animales. C'est au-delà de ces limites connues, incluant plusieurs îles atlantiques, que commençait, dans l'esprit des géographes, la mer ténébreuse, effrayante et infranchissable, barrée par des vagues d'une hauteur terrifiante, à un dizaine de jours de navigation à l'ouest³⁰.

Au contraire, les descriptions des escales le long du littoral atlantique, les conditions de navigation saisonnière normales, et les trajets de navires venant de Méditerranée ou s'y rendant, ne diffèrent en rien des descriptions de même nature dans la mer intérieure; par ailleurs, l'aire maritime indienne est décrite également de manière différente, fruit d'une culture également millénaire mais bien différente, et pas seulement par la technique de construction navale – navires cousus, navires cloutés. Cette zone bordière du littoral atlantique formait donc, dans l'esprit des contemporains, une continuité avec les rivages de la Méditerranée; du reste, les récits de naufrage ou les descriptions de techniques de construction ou de techniques navales n'introduisent en rien une quelconque limite entre les deux espaces maritimes: les auteurs, le plus souvent formés dans le même moule et travaillant pour une même chancellerie, avaient une vision administrative et politique des limites et des frontières, plutôt qu'une appréhension physique de l'espace. Ces auteurs, s'ils n'étaient pas des techniciens, reprenaient un schéma bien différent du nôtre d'une représentation de l'espace maritime occidental, qui renvoie plus à l'antiquité, mais qui tient compte également des conditions de navi-

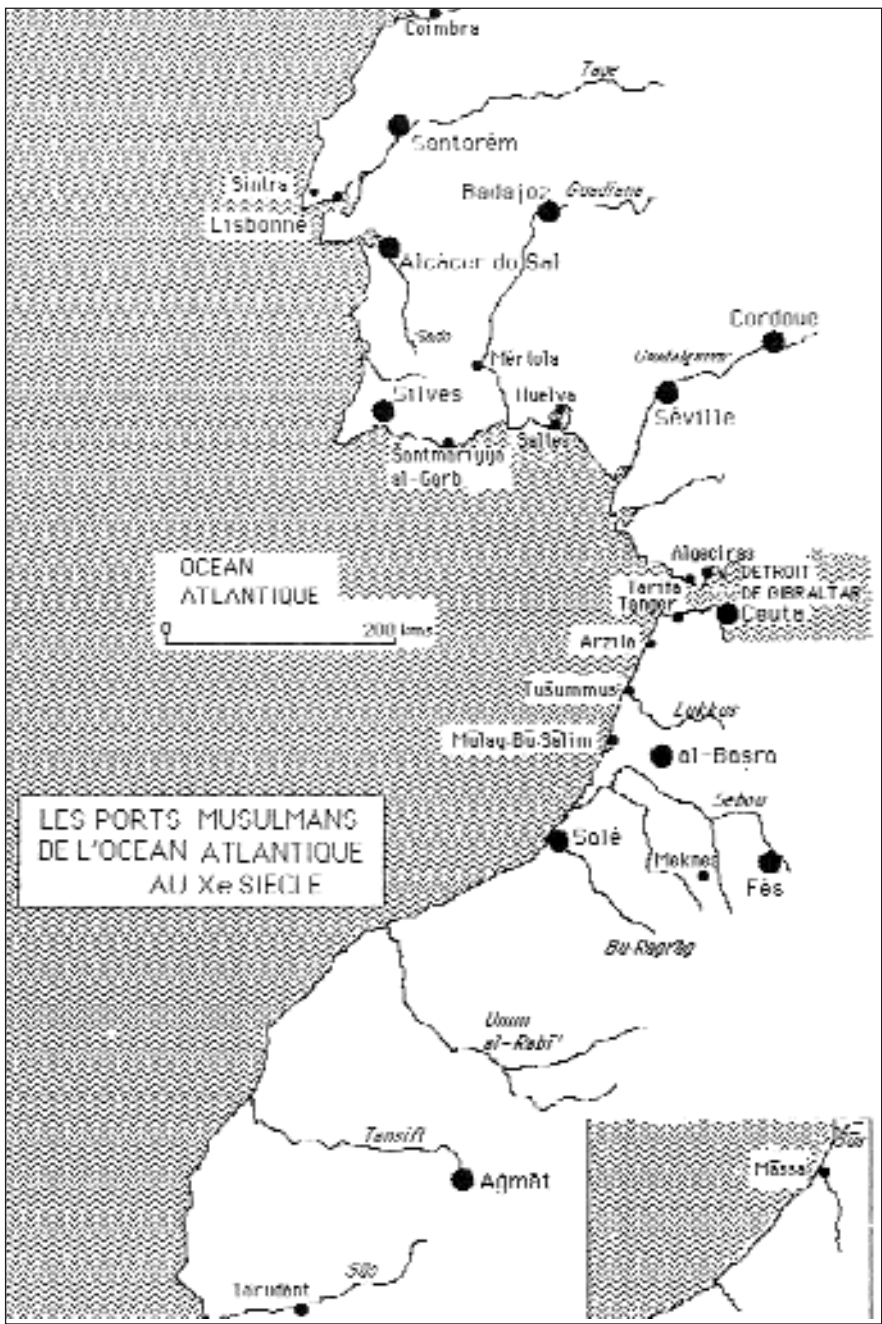
gation telles qu'ils pouvaient en entendre parler ou les connaître par eux-mêmes.

CONCLUSION

Dans les faits, comme dans l'esprit des intellectuels arabes, la frontière maritime, dans les domaines technique et de l'architecture en particulier, se situait à la hauteur d'une région sise entre Mondego et Douro, c'est-à-dire à la frontière entre le monde chrétien et le monde musulman, jusqu'au XIIe siècle. Les sources latines, à leur manière, renvoient la même image quand la *Historia compostellana* fait part du désarroi des Galiciens, incapables de combattre les galères musulmanes sur l'eau sans le recours à des architectes latins de la Méditerranée; et il en va de même des chroniques portugaises, à l'occasion de l'aventure maritime de D. Fuas Roupinho, justement après la prise de Lisbonne en 1147 marquant le passage des Portugais dans l'aire de civilisation musulmane et donc méditerranéenne.

Au contraire, tous les témoignages concordent sur le fait que les navires et les équipages étaient les mêmes en Méditerranée et sur l'océan Atlantique, parcourus par les musulmans. L'organisation administrative des souverains musulmans souligne cette continuité entre les deux espaces: le détroit de Gibraltar est toujours au centre des dispositifs navals d'al-Andalus ou des dynasties berbères et ne forme en aucun cas une frontière; c'est un nœud essentiel des communications est-ouest et nord-sud.

Les problèmes d'architecture navale en sont encore à une phase de balbutiements. En attendant l'examen d'épaves qui finiront bien par surgir de la zone atlantique ou de celle du détroit, à l'époque qui nous intéresse, la lecture attentive des textes permet malgré tout de tracer des lignes frontalières qui ne sont pas



celles qui s'établirent, au moins en matière d'architecture navale, lorsque les Portugais et les Espagnols décidèrent de se lancer sur les flots tumultueux de l'océan ténébreux.

NOTES

- 1 Sur l'expansion maritime européenne, voir la mise au point dans P. CHAUNU, *L'expansion européenne du XIIIe au XVe siècle*, Nouvelle Clio, PUF, Paris, 1^{ère} éd. 1969.
- 2 B. ROSENBERGER, «Le contrôle du détroit de Gibraltar aux XIe-XIIIe siècles», in *L'Occident musulman et l'Occident chrétien au Moyen Âge*, éd. M. HAMMAM, Un. Mohammed V, Rabat, 1995, p. 16-42; A. R. LEWIS, «Northern European Sea-Power and the Straits of Gibraltar, 1031-1350», *Order and innovation in the Middle-ages. Essays in Honor of Joseph R. Strayer*, éd., W. C. Jordan, B. Mac Nab, T. Ruiz, Princeton, 1976, p. 139-164.
- 3 AL-RĀZĪ, «La description de l'Espagne d'Aḥmad al-Rāzī, tr. à partir de textes en Castillan et en Portugais», E. LÉVI-PROVENCAL, *Al-Andalus*, VIII, 1953, p. 93.
- 4 AL-IDRĪSĪ, *Nuzhat al-mushtāq fi Ikhtirāk al-afak*, éd. Instituto Universitario di Napoli e Istituto per il Medio e Estremo Oriente, *Al-Idrīsī Opus Geographicum*, Naples – Rome, 1975; trad. H. BRESC, A. NEF, *Idrīsī, La première géographie de l'Occident*, GF Flammarion, Paris, 1999, p. 260.
- 5 IBN ḤAWQAL, *Kitāb surat al-arḍ*, éd. G. H. KRAMERS, *Viae et regna. Descriptio ditionis moslemicae*, Leyde, 1938-9; tr. G. H. KRAMERS et G. WIET, *Configuration de la Terre*, 2 vol., Paris – Beyrouth, 1964, éd. p. 75-76, trad. p. 80.
- 6 AL-ZUHRĪ, *Kitāb al-Ja'rafiya*, éd. M. HADJ SADOK, *Bulletin des Études Orientales*, 21, 1968, p. 9-312, tr. esp. D. BRAMON, *El mundo en el siglo XII*, Barcelone, 1991; éd. p. 216-218.
- 7 S. D. GOITEIN, *A Mediterranean Society, the Jewish Communities of the Arab World as portrayed in the Documents of the Geniza*, Princeton University Press, 1967, 4 vol., I p. 42, 212-213.
- 8 *Ibidem*, p. 331.
- 9 AL-TĀDILĪ, *Kitāb al-Taṣawwuf ilā rijāl al-Taṣawwuf*, éd. A. TOUFIQ, Faculté des Lettres et Sciences Humaines de Rabat, 1984, tr. P. GUICHARD, V. LAGARDERE, «La vie sociale et économique de l'Espagne musulmane aux XIe-XIIe siècles à travers les fatwa/s du Mi'yār d'al-Wansarīsī», *Mél. Casa de Velazquez*, 1990, p. 197-236; éd. p. 169, trad. p. 236; IBN 'IDĀRĪ, *Kitāb al-Bayān al-Muḡrib*, nouvelle éd. (époque almohade), Rabat, 1985 p. 194 par exemple; IBN ṢĀḤĪB AL-SALĀT, *Al-Mann bi l-imāma*, éd. A. TAZI, Beyrouth, 1964, p. 129-130.
- 10 IBN AL-QUṬĪYA, *Ta'riḫ iṭṭifā l-Andalus*, éd. P. de GAYANGOS, E. SAAVEDRA, F. CODERA, 1868; éd. et tr., J. RIBEIRA, *Historia de la conquista de España de Abnelcotia el Cordobès*, col. De obras árabigas de Historia y geografía de la Real Academia de la Historia, II, Madrid, 1926, éd. p. 62,66, trad. p. 49, 53.
- 11 IBN ḤAYYĀN, *Kifāb al-Muqtabis fi ta'riḫ rijāl al-Andalus: Crónica del califa 'Abd al-Raḥmān III al-Nāṣir entre los años 912-942*, éd. CHALMETA, CORRIENTE, SUBH, Madrid, 1979; trad. VIGUERA, CORRIENTE, 1981; éd. 87-88, trad. p. 74-76.
- 12 IBN ḤAYYĀN, *Al-Muqtabis fi Aḥbār balad al-Andalus*, éd. A. ḤAJJĪ, Beyrouth, 1965; trad. J. GARCÍA GOMEZ, *Anales Palatinos del Califa de Cordoba al-Hakam II*, Madrid, 1967, éd. p. 27-28, 87-88; trad. p. 50-51, 76-77. Pour plus de précisions sur ces flottes, voir J. LIROLA DELGADO, *El poder naval de al-Andalus en la época del califato omeya*, Instituto de Estudios Almerienses, Grenade, 1992.
- 13 G. BERTI, L. TONGIORGI, *I bacini ceramici medievali delle chiese di Pisa*, «Quaderni di Cultura Materiale», 3, L'ERMA, Rome, Bretschneider, 1981.
- 14 Cette analyse repose sur celle menée par M. Hadj Sadok, dans AL-ZUHRĪ, *Kifāb al-Ja'rafiya*, éd. M. HADJ SADOK, *Bulletin des Études Orientales*, 21, 1968, p. 9-312, tr. esp. D. BRAMON, *El mundo en el siglo XII*, Barcelone, 1991, éd. p. 206; éd. p. 228, 232.
- 15 *Historia Compostellana. Cura et studio*, éd. E. FALQUE REY, Turnhout, 1980, p. 174 et 263; voir C. PICARD, «La «piraterie» musulmane sur l'océan Atlantique», *Qurtuba*, 3, 1998, p. 153-169.
- 16 *Historia Compostellana*, p. 175.
- 17 F. L. ALSINA, *La ciudad de Santiago de Compostela en la alta Edad Media*, Saint-Jacques de Compostelle, 1988; R. BASTARD DU PÉRÉ, «Navires méditerranéens du temps de Saint-Louis», *Revue d'histoire Économique et Sociale*, 1975, p. 327-354.
- 18 F. ESPINOSA, «Da actividade marítima Portuguesa na primeira dinastia», *Escritos Históricos*, Porto, 1972, p. 39-133.
- 19 B. ROSENBERGER, «Le contrôle du détroit de Gibraltar», *op. cit.*; C. PICARD, *Océan Atlantique*, p. 354-356.
- 20 C. PICARD, *Océan Atlantique*, p. 292 et suiv.
- 21 IBN ṢĀḤĪB AL-SALĀT, *Al-Mann bi l-imāma*, éd. A. TAZI, Beyrouth, 1964, p. 253.
- 22 *Ḥulāl al-Mawṣiyya fī ḍikrī l-akhbār al-Marrākūsiyya, Crónica árabe de las dinastías almoravide, almohade y benimerin*, éd. I. S. ALLOUCHE, Collection des textes arabes publiés par l'Institut des Hautes Études Marocaines, VI, Rabat, 1936, p. 3; IBN 'IDĀRĪ, *Kitāb al-Bayān al-Muḡrib*, nouvelle éd. (époque almohade), Rabat, 1985, p. 145.
- 23 AL-ḤIMYARĪ, *La péninsule ibérique au Moyen Âge d'après le «Kitāb al-Rawḍ al-Mi'ṭār» Texte arabe des notices relatives à l'Espagne au Portugal et au Sud-Ouest de la France*, éd. et trad. E. LÉVI-PROVENCAL, Leyde, 1938; éd. pp. 189, trad. pp. 229.
- 24 IBN ABĪ ZAR', *Kitāb al-anīs al-muṭrib bi rawḍ al-qirtās*, éd. Rabat, 1973, tr. A. HUICI MIRANDA, *Textos Medievales*, 2^e éd., Valence, 1964, éd. p. 201, trad. p. 400.
- 25 E. LÉVI-PROVENCAL, *Trente sept lettres officielles almohades*, Collection de textes arabes de l'Institut des Hautes-Études marocaines, 1941; commentaire dans *Un recueil de lettres officielles almohades. Étude diplomatique, analyse et commentaire historique*, Larose, Paris, 1942, éd. pp. 61-66, commentaire, pp. 37-38.
- 26 C. PICARD, *Océan Atlantique*, pp. 410-415; R. H. BAUTIER, «Les relations commerciales entre l'Europe et l'Afrique du Nord et l'équilibre économique méditerranéen du XIe au XIVe siècle», *Bulletin Philologique et Historique*, 1953-1954, p. 399-416; M. C. KRUEGER, «Genoese Trade with Norwest Africa in the Twelfth Century», *Speculum*, 8, 1933, pp. 377-395; «The Wares of Exchange in the Genoese-African Traffic of the Twelfth Century», *Speculum*, 12, 1937, pp. 57-71; G. JEHEL, «Les relations entre Gênes et le Maghreb occidental au Moyen Âge, aspects politiques et économiques», *L'Occident musulman et l'Occident chrétien au Moyen Âge*, coord. M. HAMMAM, Rabat, Université Mohammed VI, Publications de la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, série Colloques et séminaires, n° 48, 1995, pp. 107-122.
- 27 Voir la mise au point de J. H. PRYOR, *Geography and war studies in the maritime history of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge, 1988.

- 28 B. ROSENBERGER, *op. cit.*, p. 17-18
- 29 C. PICARD, *Océan Atlantique*, p. 27 et suiv.
- 30 C. PICARD, «Récits merveilleux et réalité d'une navigation en océan Atlantique chez les auteurs musulmans», *Miracles, prodiges et merveilles au Moyen Âge*, Paris, (*XXVe Congrès de la S. H. M.E.S., Orléans, 1994*), Publications de la Sorbonne, 1995, p. 75-87.

PORTS MÉDIÉVAUX DE LA CÔTE MÉDITERRANÉENNE DU MAROC.

GUERRE ET COMMERCE

BERNARD ROSENBERGER

Les relations guerrières ou pacifiques des ports marocains de la Méditerranée avec l'autre rive mériteraient de longs développements. Il ne s'agira ici que du survol d'un sujet important¹.

PORTS ET NAVIRES

Un port médiéval (*marsâ*) n'est qu'un site favorable au débarquement et l'embarquement de passagers et de marchandises, il comporte très peu d'installations². Il est bon si les navires peuvent s'abriter en cas de mauvais temps³. Ceuta, à ce point de vue, est «un port excellent où l'on est à l'abri de tous les vents»⁴, ce que la description détaillée d'al-Ansârî, au XV^e siècle, permet de comprendre⁵.

Les conditions naturelles de la côte rifaine sont par ailleurs peu favorables. Rocheuse, elle a très peu d'estuaires et de rades fournissant des abris. Des îles – le peñon d'Alhoceima, le peñon de Velez – et la presqu'île de Ghassassa-Melilla protègent contre certains vents. Le *Levante*, impose sa loi dans le détroit de Gibraltar. La chaîne du Rif gêne les communications avec l'arrière pays. L'axe Badis-Fès-Sijil-massa, le plus court, est impraticable l'hiver. La route de Ceuta à Fès, plus longue est plus facile, elle contourne l'obstacle par l'ouest; celle d'al-Qudiya al-Baydha (Alcudia des sources chrétiennes) ou de Melilla par l'est.

Quelques sites de ports paraissent stables. Sur le détroit, Tanger, Qsar Sghîr, Ceuta, assurent la liaison avec la rive espagnole proche et permettent d'aller facilement vers la Méditerranée ou l'Atlantique. La plus courte traversée est de Qsar Sghîr à Tarifa;

on gagne du temps et, pour faire passer des troupes, on peut multiplier les navettes⁶. A l'est, s'échelonnent Targa, Tikissâs (ou Taghassa), Badis, al-Mazamma, Alcudia, Melilla. Dans l'Atlantique, Arzila, près du détroit, participe à l'activité méditerranéenne. L'importance de chacun varie selon la situation politique locale et générale, l'évolution des routes terrestres et maritimes et des types de navires: Tétouan n'apparaît pas avant le XV^e siècle. De tous ces ports, Ceuta est le meilleur et domine la vie du littoral du nord du Maroc du VIII^e au XIV^e siècle. C'est de lui dont il sera le plus question ici.

On pêche principalement le thon⁷ et la sardine, ressources alimentaires précieuses dans une région aux possibilités agricoles limitées et objets d'un commerce, comme le corail pêché près de Ceuta et travaillé dans cette ville⁸. Cette activité constitue une école de gens de mer, et pourtant on remarque la faiblesse de la marine marchande marocaine, même s'il n'y a pas de distinction nette entre navires de guerre et de commerce et si le cabotage est important le

long de la côte et d'un bord à l'autre de la «Manche méditerranéenne»⁹; toutefois il concerne peu de gros navires¹⁰. Le manque de bois, souvent invoqué, est à relativiser, car il y en a eu, dans la région même, pour un usage militaire¹¹, et il est facile d'en acheter dans la chrétienté, malgré des interdictions.

Aux XII^e XIII^e et XIV^e siècles, les souverains marocains ont eu des flottes militaires considérables. Mais la mise en chantier de vaisseaux de commerce peut paraître inutile dans la mesure où il est facile de nolisier des navires chrétiens. Une autre solution est d'acheter des bateaux ou d'en posséder une part: en 1302 Abû Tâlib al-'Azafî, de Ceuta, achète le quart d'une nef à un marchand de Tarragone¹². Les embarcations qui transportent le grain entre le Maroc et Grenade au XIV^e siècle sont en grande partie achetées ou louées¹³. Les bateaux chrétiens, outre leur disponibilité et leur prix liés à leur nombre, risquent moins d'être attaqués. Ainsi, en 1183, Ibn Jubayr, en route vers les Lieux Saints de l'islam, va de Ceuta à Alexandrie sur un bateau génois¹⁴.

DES SIÈCLES OBSCURS

Nous ne savons presque rien sur la vie de la côte nord du Maroc pendant l'Antiquité. La fondation de Gades d'un côté, de Lixos de l'autre, témoigne de l'activité des Phéniciens puis des Carthaginois. Ils ont probablement relâché sur la côte du Rif, pour s'y approvisionner, faire un peu de commerce. Melilla serait un des lieux qu'ils ont fréquenté. Le site où Ceuta s'élève par la suite a pu les attirer. Après la conquête par Rome, le commerce maritime et l'existence de flottes ou de flottilles de surveillance des côtes sont attestés. Aux IV^e et V^e siècles, la puissance romaine a décliné et sans doute aussi le commerce dans cette région. Mais il n'a pas disparu et la présence

militaire garde son importance à la fin de l'empire¹⁵. Ceuta est fortifiée par Justinien, selon Procope, et sert de base à une flotte byzantine. Lorsque le royaume wisigoth expulse les Byzantins du sud de la péninsule, il met logiquement la main sur cette place, clef du détroit¹⁶.

L'intérêt stratégique de Ceuta est mis en relief lors de la conquête arabe de l'Espagne. Des troupes ont fait la traversée en 711 sur des navires fournis par le fameux comte Julien (Ilyân), son gouverneur. Les Arabes de Balj défaits sur l'oued Sebou s'y sont réfugiés et embarqués en 741 pour l'Espagne¹⁷. La principauté de Nakûr, premier Etat musulman au Maroc, a eu un port, al-Mazamma¹⁸.

Les Ommayyades, pour agir au Maghreb contre les Fatimides et leurs alliés, conquièrent Ceuta en 931, Melilla en 936 et Tanger en 951. Ils fortifient puissamment Ceuta, dont les remparts sont achevés en 962 et les armées d'al-Hakam s'y concentrent avant leurs campagnes au Maroc¹⁹.

LA PRINCIPAUTÉ DE CEUTA AU XI^e SIÈCLE

Après l'effondrement du califat de Cordoue naît, de part et d'autre du détroit, une *ta'ifa*, dirigée par les Banî Hammûd, berbères, de lignée idrîsside, prétendants au califat²⁰. Ils confient l'autorité sur Ceuta à Saqût al-Barghwâtî, gouverneur qui se rend bientôt indépendant²¹. A la tête d'une principauté, véritable puissance régionale, il suscite l'admiration et la jalousie. Il se livre à la piraterie et dispute la maîtrise de la mer aux 'Abbadides de Séville²². Le ralliement aux Almoravides, auxquels il refuse de se soumettre, de la flotte sévillane est décisif pour prendre la ville en 1084, après une longue résistance²³. S'achève alors une première période de vie indépendante de Ceuta à la faveur de l'affaiblissement des structures étatiques d'Espagne et du Maroc. Lorsque ces conditions se sont trouvées de nouveau réalisées, la ville a joui d'une autonomie favorable à sa prospérité.

Al-Bakrî, peu avant cette date, ne fait guère connaître la vie de la côte rifaine. Il cite des ports sans préciser leurs activités, en dehors de la pêche et du cabotage. Sans doute les marins de Pechina, en route vers leurs comptoirs sur la côte de l'Algérie actuelle, y faisaient-ils escale. Mais comment comprendre ses remarques sur la situation «en face» de chacun de ceux-ci d'un port méditerranéen d'al-Andalus²⁴?

LE DÉTROIT ARTICULATION VITALE DES EMPIRES ALMORAVIDE ET ALMOHADE

De Ceuta les Almoravides ont fait passer des secours aux principautés musulmanes d'Espagne, avant d'en réaliser la conquête. La côte du cap Spartel à Ceuta prend pour eux une importance stratégique. La cohésion de l'empire impose une liaison facile et constante entre les deux rives, par un va et vient d'embarcations de taille et de nature différentes construites dans des chantiers navals au nord et au sud²⁵. Toute une population, marins et artisans, vit de cette activité.

CEUTA GRANDE PLACE DE COMMERCE AU DÉBUT DU XIII^e SIÈCLE

L'importance de la zone ne faiblit pas sous les Almohades qui, vers 1140, chassent du pouvoir les Almoravides. Ils sont appelés à l'aide par des habitants d'al-Andalus. Un amiral de Séville, 'Alî ibn 'Isâ, qui se rallie à eux, apporte là encore son concours pour prendre Ceuta et y laisse la vie²⁶. Les mouvements entre les deux rives culminent lors des expéditions de secours aux musulmans d'Espagne, qui font face à la *Reconquista*²⁷.

Les ports du détroit – Ceuta, Tanger, al-Qsar Masmûda (ainsi appelle-t-on alors Qsar Sghîr) – ont, surtout ce dernier, une fonction militaire: bases navales, arsenaux, lieux d'embarquement des troupes vers al-Andalus²⁸. Le commerce s'y développe après que les nids de pirates installés sur la côte d'Algarve à la faveur des troubles, aient été éliminés de 1145 à 1168²⁹. Al-Idrîsî dit de Tanger: «Cette ville est jolie: elle est dotée de marchés et abrite des artisans et diverses activités. On y construit des navires et c'est un port d'où l'on fait voile et où l'on aborde»³⁰. Mais il ne nous renseigne ni sur la nature du trafic ni sur sa destination ou son origine, ni celles des navigateurs.

'Abd al-Mû'min, premier calife almohade, a une ambitieuse politique navale; il ordonne dès 1158 la construction de bateaux par toutes les tribus et les villes côtières³¹. Selon le *Rawd al-Qirtâs*, il en aurait fait construire 400 en 1162: cela paraît exagéré³². Pour Ibn Khaldoun, cette flotte «avait atteint en quantité et en qualité un degré insurpassé auparavant et depuis»³³. 'Abd al-Mû'min pour contrôler les eaux du détroit fortifie Gibraltar en 1159 et fait de Ceuta, d'où il s'est embarqué à la fin de 1160 et où il a songé un moment s'installer avant de choisir Rabat (*Ribât al-Fath*), une base essentielle pour intervenir dans l'Océan comme en Méditerranée. C'est le port d'attache d'une puissante flotte, dont l'amiral est un haut personnage de l'Etat. On y construit des bateaux, on y fabrique des armes et on y constitue un corps d'arbalétriers (*rumât*) embarqués sur les galères³⁴. Ils ont une grande réputation et la ville continue à en former aux siècles suivants. Un de ses fils, le *sayyid* Abû Sa'îd 'Uthmân, est mis à la tête d'une vaste province maritime qui inclut la côte rifaine et la rive opposée, ce qui illustre bien l'importance qui y est attachée³⁵.

Ceuta est menacée en 538 H. (1143-1144) par 150 navires de *Majûs* repoussés après un violent combat³⁶. Les Italiens et les Catalans qui ont occupé Almeria, en 1146, en sont chassés en 1157, grâce au blocus opéré par la flotte de Ceuta. L'amiral andalou Ghânim ibn Mardanîsh la conduit contre Lisbonne en 1179 et l'année suivante au nord de cette ville. A la suite de quoi, l'amiral Fuas Roupinho attaque les galères almohades sur le retour, en coule plusieurs et capture Ibn Mardanîsh et son frère. Enhardi, il attaque Ceuta, est vaincu mais il réitère, semble-t-il, et trouve la mort³⁷. Longtemps les escadres portugaises n'apparaîtront plus dans ces eaux. Les Almohades envoient 'Alî ibn Reverter, d'origine espagnole, avec une flotte aux Baléares, exiger l'allégeance des Banû Ghâniya, ultimes représentants des Almoravides. Il n'obtient qu'un succès provisoire à Majorque³⁸. Une expédition conquiert Ibiça et Minorque vers 1187, succès suivi en septembre 1203 de la conquête de Majorque par une flotte de 300 navires, dont ceux de Ceuta, concentrée à Denia³⁹. La province maritime administrée par Ceuta s'étend jusqu'aux Baléares⁴⁰.

Quelle qu'ait été l'autorité à Ceuta, la continuité et l'importance de la frappe de monnaie d'or (*dinâr*), d'argent (*dirham*), atteste le souci de favoriser l'activité économique. C'est aussi le moyen symbolique d'affirmer la légitimité du détenteur du pouvoir⁴¹.

La ville, dont les environs sont peu productifs, a su «transformer une pénurie naturelle en opulence acquise»⁴², ce qui la fait ressembler à Gênes. Elle cherche à subsister par le commerce auquel un artisanat important fournit des produits nombreux et variés⁴³. Pour fournir du pain à ses habitants, dès le XI^e siècle, ses bateaux vont charger du blé sur la côte atlantique, à Mazighan (Mazagan, aujourd'hui al-Jadida)⁴⁴. Sans doute aussi ses marchands en font-ils commerce certaines années, lorsque les récoltes sont déficitaires en Espagne. Le cadî 'Iyyâd, célèbre juriste malikite, se prononce sur les pratiques courantes à Ceuta, du *qirâd* (commenda) ou de la *sharika* (societas maris) lorsqu'elles donnent lieu à des contestations. Sa résistance aux Almohades, qu'il a d'abord accueillis, a-t-elle pour cause des intérêts économiques et pas seulement la défense de la doctrine face à des gens dont il juge l'orthodoxie sujette à caution⁴⁵?

On voit mal quand est né et comment s'est développé le commerce avec les Infidèles. Gênes avait conclu un traité avec les Almoravides en 1137, mais sa rivale Pise était dans de meilleurs termes avec eux. La prospérité d'Almeria a été très affectée par l'occupation chrétienne, ce qui a profité à Ceuta vers laquelle l'activité s'est reportée. La progression du commerce chrétien à Ceuta paraît avoir été rapide. Dès 1154 et 1161, Gênes signe avec les Almohades des traités, dont on connaît une confirmation en 1170, à la suite d'une délégation reçue à Ceuta, et un renouvellement en 1191⁴⁶.

Elle s'intéresse plus au Maroc que Pise, qui a obtenu un traité en 1186 lui ouvrant cinq ports au Maghreb, dont Ceuta, mais se tourne davantage vers l'Orient⁴⁷.

A la fin du XII^e siècle, un croisé allemand passant au large exprime son admiration pour cette *opulentissima civitas* célèbre parmi les Génois et les Pisans et vers laquelle affluent tous les marchands chrétiens qui viennent en Afrique⁴⁸. Ils sont nombreux comme l'indiquent les sources étudiées pour Gênes⁴⁹, la Catalogne⁵⁰, Marseille⁵¹. De cette dernière cité, les Manduel ont une forte position au début du XIII^e siècle.

Vers 1170, Benjamin de Tudela dit que «de là (Ceuta) on s'embarque pour aller à la cité de Gênes, qui est sur le rivage de la mer. Le voyage est de quatre jours de navigation», et il signale la présence à Gênes de deux Juifs de Ceuta, ce qui fait croire qu'il a lui-même fait cette traversée⁵². Le dépouillement de registres notariaux de Gênes, de 1161 à la fin du siècle, indique une activité plus forte à Ceuta qu'à Tunis et Bougie⁵³. Au début du XIII^e siècle, elle l'est encore plus qu'à Bougie: les Génois atteignent Ceuta par la route des ports de la Méditerranée et passent dans l'Atlantique, vers Séville et Salé⁵⁴. Ceuta les considère comme des alliés. Mais la concurrence catalane grandit: en 1227, «l'Acte de Navigation catalan» montre l'intérêt de Barcelone pour les relations avec Ceuta nommément citée⁵⁵.

Elle se développe et s'enrichit. Pour écarter d'une population de plus en plus nombreuse le risque de famine, elle stocke le blé dans des silos (*matâmîr*), et de vastes greniers publics⁵⁶. Elle en réexporte vers al-Andalus où les bonnes terres se réduisent devant l'avance chrétienne.

TENTATIVE D'INDÉPENDANCE DE CEUTA DANS UN CONTEXTE INCERTAIN

Ceuta tire de grands bénéfices du dispositif almohade, dont elle est une pièce essentielle. Victime de l'effondrement de l'Etat à la suite de la défaite de Las Navas (*al 'Uqab*), en 1212, elle cherche à sauvegarder sa prospérité et, après des hésitations, prend elle-même en mains son gouvernement.

L'autonomie régionale ou locale que le pouvoir central avait bridée ressurgit, elle aboutit en Espagne à une troisième époque de *taifas*, dont les rivalités facilitent la *Reconquista*⁵⁷. Le roi de Castille fournit une aide au gouverneur d'al-Andalus, al-Mâmûn, proclamé calife à Séville en 1228. Il débarque à Ceuta et s'installe à Marrakech en 1229. Mais en 1231, le siège de Ceuta, où résiste son frère Abû Mûsâ 'Imrân, qui a peut-être eu une aide de Gênes⁵⁸, échoue car il n'a pas de marine pour interdire ravitaillement et secours, et la révolte de son neveu Yahyâ le rappelle à Marrakech. Après le départ d'Abû Mûsâ, Ceuta, malgré la puissance de sa flotte, cherche un protecteur. Ibn Hûd semble en mesure de l'emporter en Andalus; il nomme gouverneur l'amiral de Séville, al-Ghushtî⁵⁹. Mais lorsqu'il est battu par Ibn al-Ahmar, qui fonde le royaume de Grenade vassal de la Castille, Ceuta donne le pouvoir, sans doute au début de 1233, à un notable, grand commerçant, al-Yânashî⁶⁰. Il se proclame seigneur de Ceuta et s'entoure d'un appareil digne d'un souverain⁶¹.

En 1234, Ceuta est attaquée par une flotte qui s'en prend aux bateaux génois dans le port. Ces *Calcurini*, aux voiles marquées de la croix, seraient catalans, selon Dufourcq, qui écarte l'hypothèse d'une action d'un ordre militaire espagnol ou effectuée pour le compte du calife Rashîd (1232-1242) qui veut reprendre la ville. Il y voit une coïncidence avec l'offensive du royaume d'Aragon contre Valence et les Baléares, de 1229 à 1234, en particulier avec la conquête d'Ibiza en 1234. Cette attaque visait aussi bien les Génois qui l'ont repoussée que la ville musulmane. L'affaire reste passablement obscure⁶².

Peu après, Yânashî allègue le désir des Génois de s'emparer de Ceuta pour s'en prendre aux marchands, dont les biens sont pillés et bon nombre massacrés en 1235 par les gens de tribus voisines qu'il a appelés⁶³. Ni les bonnes relations avec Ceuta où un ambassadeur, Jacopo di Marino, a été envoyé en 1233, ni la façon dont les marchands sont pris au dépourvu, ne rendent cette explication plausible. Cela semble plutôt un moyen pour Yânashî de ne pas payer sa dette envers Gênes, qui a défendu la ville, à la suite d'un accord, avec plus de 20 galères et des nefes contre les *Calcurini*⁶⁴. Devant son refus d'indemniser les pertes, Gênes envoie une puissante flotte qui menace la ville et obtient satisfaction⁶⁵. L'institution consécutive de la *Mahona* est destinée à indemniser les pertes subies par les marchands⁶⁶. Le commerce se rétablit: c'est l'intérêt des deux parties⁶⁷.

Les riches marchands de la cité obligés de payer de lourdes sommes, peut-être aussi inquiets de la conquête de Cordoue par la Castille en 1236, font reconnaître, malgré le soutien populaire à Yânashî, l'autorité almohade en 1238. Ce clivage social et politique traduit de vives tensions internes. L'andalou 'Alî ibn Khâlas, administrateur de la douane, devient rapidement gouverneur, fait battre monnaie au nom

du calife al-Rashîd. Enrichi par sa position qui lui permet de s'allier aux commerçants chrétiens, il accroît son pouvoir si bien qu'à la mort du calife, en 1242, il se comporte, à son tour en maître de Ceuta⁶⁸. Un afflux de réfugiés andalous aggrave en 1239-1240, une très dure famine liée au climat⁶⁹.

La faiblesse almohade grandissante, l'inquiétude devant la menace chrétienne, poussent à la recherche d'un nouveau protecteur. L'étoile montante est alors Abû Zakariyâ, le Hafside de Tunis, qui conquiert Tlemcen au cours de l'été de 1242. Séville lui fait sa soumission et la présence proche d'une flotte hafside incite Ibn Khâlas, peut-être poussé par les réfugiés andalous qui jouent un rôle croissant dans la vie de la cité, à faire de même⁷⁰.

CEUTA CITÉ-ÉTAT. 1250- 1306

En relation avec l'avance chrétienne en Espagne, l'insécurité grandit sur la côte du Maroc, au XIII^e siècle. Le *Maqсад*, recueil de vies de saints hommes de la région de Badis, témoigne d'attaques de bateaux par des corsaires ou des pirates chrétiens, d'incursions et de captures de musulmans. S'y ajoutent des famines cruelles et l'irruption de tribus guerrières de pasteurs zénètes, avant-garde des Banû Marîn qui deviennent, au milieu du siècle, les maîtres du Maroc⁷¹. En 1248, la Castille s'empare de Séville à laquelle Tanger et Ceuta ont tenté de porter secours⁷². C'est une réelle menace pour la côte marocaine proche.

Un coup d'Etat, dans lequel l'amiral Randahî joue un rôle de premier plan, chasse en 1250 les agents hafside et institue un conseil, *shûrâ*, à la tête duquel est placé Abû-I-Qâsim al-'Azafî, qui se contente du titre de *faqih* ou de *ra'îs al-shûrâ*. Il obtient d'être reconnu et confirmé par al-Murtadâ, le dernier calife almohade ayant encore de quelque pouvoir (1248-1266)⁷³. Il frappe une excellente monnaie d'or au nom de celui-ci, préservant ainsi les apparences et offrant des garanties aux marchands⁷⁴. Mais la protection espérée de Marrakech en échange d'un léger tribut s'avère décevante, Ceuta doit prolonger une trêve qu'elle a été amenée à signer avec la Castille⁷⁵. Du reste les jours des Almohades sont comptés, les Banû Marîn déjà maîtres de la plus grande partie du Maroc.

En 1259-60, Ceuta doit négocier avec Abû Yûsuf Ya'qûb parvenu à Tanger. Peu après, la ville repousse l'attaque d'une flotte nasride; son amiral, Dâfir, est pris, décapité et sa tête promenée par les rues⁷⁶. Une telle violence étonne. Puisqu'à cette date le royaume de Grenade est vassal de la Castille, s'emparer de la «clef du détroit» peut être une compensation à la cession de Tarifa et d'Algeciras demandée par son suzerain qui envisage une croisade africaine⁷⁷.

Cette victoire consolide la position d'al-'Azafî. Lorsqu'en 1264 les musulmans se soulèvent dans le royaume de Murcie conquis par la Castille, il s'active en faveur du *jihâd*. Il aide à la traversée de volontaires que les chroniques mérinides prétendent envoyés par le pouvoir, alors que ce sont des rebelles, dont il se débarrasse⁷⁸. Tandis que les Banû Marîn luttent contre le dernier calife almohade à Marrakech, al-

'Azafî étend son pouvoir autour de Ceuta, soumet Tanger en 1266. Gênes en tire la conséquence, ou met à profit la situation géographique privilégiée de Ceuta, pour y établir en 1267 un consulat duquel dépendraient ceux d'Espagne et du Maghreb⁷⁹.

Après l'écrasement de la révolte des *mudejares* par la Castille et l'Aragon, l'indépendance de Ceuta est reconnue *de jure* par la Castille qui signe un traité avec elle et avec Grenade à la fin de 1268, et par Jaime 1^{er}, roi d'Aragon, le 4 février 1269⁸⁰. Elle tient solidement la rive sud du détroit. Sa flotte, ses puissantes fortifications⁸¹, ses réserves de vivres la mettent à l'abri. Mais sa prospérité, en dépit de ce succès politique, n'est-elle pas vulnérable?

ESSOR D'ALCUDIA

L'importance du port d'Alcudia (*al-Qudiya al-Baydha*)⁸² grandit à partir du milieu du XIII^e siècle. Dès lors presque aussi fréquenté par les Catalano-Aragonais que Ceuta, il l'est davantage en 1291⁸³. Souvent ils touchent ces deux ports et accessoirement fréquentent Melilla, Badis et al-Mazamma. Conséquence de la conquête de Valence et des Baléares, c'est en relation avec l'expansion barcelonaise vers le Maghreb central et oriental et au delà, vers Alexandrie. A la fin du XIII^e siècle et au début du XIV^e, la plupart des marchands sont du royaume de Majorque et ils ne fréquentent au Maroc qu'Alcudia⁸⁴. Au milieu du XIV^e siècle, il s'y trouve un consulat catalano-aragonais⁸⁵. Valence a moins de relations avec Alcudia qu'avec Honeïn et ses bateaux passent d'abord par Almeria ou Malaga dans le royaume de Grenade⁸⁶.

Les Génois ne viennent pas cette localité. A partir du milieu du XIII^e siècle, la part de Ceuta dans leur commerce décline⁸⁷, pas seulement à cause de la concurrence catalane. L'activité

même de la cité semble touchée. Les Mérinides ont fait de Fès leur capitale, ce qui modifie les axes commerciaux à l'intérieur du Maroc et affecte la géographie des ports. Il faut tenir compte aussi d'un report vers l'est des routes de commerce entre le *Bilâd al-Sûdân* et le Maghreb⁸⁸. D'Alcudia la liaison avec Fès est facile; même si la route est plus longue que de Ceuta, elle est sûre car au cœur du domaine zénète⁸⁹. De là on peut aussi aller vers Tlemcen, capitale du royaume 'Abdelwadide, rival des Mérinides, où aboutissent des pistes transsahariennes.

Surtout comme la zone du détroit devient, à partir de 1275, un lieu d'affrontements, les navires marchands peuvent y être attaqués. Il paraît risqué dès lors de réunir dans un port comme Ceuta des activités militaires et commerciales, d'offrir l'état des chantiers navals, la préparation de flottes, aux regards d'étrangers, des ennemis ou qui peuvent les renseigner. C'est une raison pour concentrer l'embarquement des troupes pour l'Andalousie à Qsar Sghîr et détourner les marchands vers l'est.

Mais avant d'aborder les luttes autour du détroit de Gibraltar, arrêtons nous sur le commerce des ports méditerranéens du Maroc.

MODALITÉS DES ÉCHANGES

Le cadre juridique du commerce des Européens n'y est pas différent du reste du monde musulman méditerranéen⁹⁰. Entre le *dâr al-islam*, et la chrétienté *dâr al-harb*, il ne peut en droit y avoir de paix permanente. Des trêves sont conclues pour dix ans au maximum, renouvelables. Le plus souvent leur durée est courte et toutes ne vont pas à leur terme. Les autorités considèrent que trafiquer avec les Infidèles est un mal qu'il faut limiter et que laisser sortir des biens affaiblit le *dâr al-islam*. Ceci étant, les Almohades puis les Mérinides

concluent avec des puissances chrétiennes des traités de paix et de commerce qui permettent à leurs sujets de venir en sécurité, en excluant certains produits et sous certaines conditions, notamment en payant des taxes sur les marchandises à l'entrée et à la sortie. Les droits de douane, source de revenus très importante pour le trésor, le *bayt al-mal*, sont en principe de 10% mais quelques traités les abaissent⁹¹. Les marchands chrétiens doivent entreposer leurs denrées dans un lieu où elles sont gardées et soumises à un contrôle en vue du paiement de droits, avant d'être vendues aux enchères. On ne sait pas à quelle date les Génois ont pu édifier à Ceuta, hors de la *madîna*, un fondouk. Il est mentionné pour la première fois en 1228⁹², dans un quartier où se trouvent aussi ceux des Pisans, des Marseillais et des Catalans. Les marchands sont là en sécurité et jouissent en principe d'une immunité complète.

Ils s'exposent à voir leurs biens saisis, voire à être réduits en captivité lorsque la paix est rompue, mais pas seulement⁹³. On a vu un cas extrême quand Yânashtî a attaqué soudainement les Génois à Ceuta en 1234. L'état de guerre devrait interdire tout commerce, or on voit que parfois des dérogations sont accordées⁹⁴.

Les traités avec les Etats chrétiens stipulent que réciproquement les Marocains peuvent se rendre dans les ports d'Espagne ou d'Italie en toute sécurité. Très peu le font. Les gardiens de la Loi le voient d'un mauvais œil. Une autre raison est la faiblesse, indéniable quelles qu'en soient les causes, de la marine marchande marocaine et même s'il existe plus de bateaux de commerce qu'on ne croit souvent⁹⁵. Enfin et surtout, les musulmans n'ont pas en Europe d'établissements permanents, les fondouks, où ils puissent loger et mener une vie conforme à leurs habitudes, ni de consuls représentants de leurs intérêts⁹⁶. Tout de même, de loin en loin, des marchands de Ceuta ou d'Alcudia se rendent en Europe sur des navires chrétiens. Ainsi en 1222, à Gênes, Muhammad al-Mahalem, de Ceuta, débarque d'un bateau génois avec du cuivre, de l'étain, du cinabre et du sucre pour 350 livres⁹⁷. Vers 1300, un marchand de Ceuta embarqué sur le *Ieny* de Bernat Castelar est arrêté à Majorque⁹⁸.

NATURE DES ÉCHANGES

Les Européens apportent des produits d'Orient dont ils se font les intermédiaires: bijoux, épices, colorants, plantes médicinales, certains tissus⁹⁹, en bonne partie redistribués dans l'intérieur du Maroc, notamment vers les capitales, Marrakech, puis Fès.

Dans les documents génois concernant Ceuta¹⁰⁰, figurent des perles, des pierres précieuses, des parfums comme le musc. Les épices tiennent une place importante par leur valeur, non par le volume: poivre, noix muscades, myrobolan à usage médical. Les matières tinctoriales sont très demandées: le safran – d'Orient ou d'Europe –, l'orpiment, la gomme laque. Le sel ammoniacal (*nûsadîr* du Khorassan) sert dans la tannerie. La soie et le satin peuvent aussi avoir une origine orientale ainsi que les tapis. Les fibres de coton proviennent très certainement du Moyen Orient.

Parmi les produits européens, les tissus ont de très loin la première place. Lorsqu'il s'agit de futaines, le doute peut être permis, puisqu'il s'agit initialement d'une fabrication égyptienne, du Caire, (*Fustât* d'où *fustaniya*), mais elle a rapidement été imitée en Lombardie. Les toiles de lin très prisées viennent en partie de France. On trouve mention de serge teinte en vermillon. Mais en général les tissus importés ne sont pas teints, car la maîtrise des teinturiers maghrébins est estimée supérieure. Du cuivre est sans doute destiné à l'artisanat réputé de Ceuta. Des produits alimentaires, huile, miel, vin sont peut-être – surtout ce dernier – destinés aux chrétiens qui résident à Ceuta.

Les Génois achètent peu de produits de fabrication locale, surtout des matières premières: de l'alun «de plume» de Sijilmassa, de la cire, des peaux et des cuirs de chèvres et d'agneaux. Encore au début du XVI^e siècle, ils viennent se procurer des peaux de bœuf et de la cire sur des marchés du Rif¹⁰¹. Les pays de la couronne d'Aragon parviennent à acheter des céréales avec l'accord de certains sultans mérinides¹⁰². La laine est embarquée à Ceuta mais surtout à Alcludia¹⁰³. Ces produits bruts sont de valeur inférieure aux importations, de sorte qu'on se demande comment était équilibrée la balance. La différence était-elle payée en or¹⁰⁴?

L'importation d'argent sous forme de lingots ou de pièces de monnaie laisse supposer une spéculation sur le change¹⁰⁵. C'est sans doute une des façons de se procurer de l'or, car le rapport or/argent est régulièrement plus favorable au Maghreb qu'en Europe. Mais même si l'on a dit qu'il attirait les marchands chrétiens et que Ceuta était un point d'aboutissement du flux d'or africain, on ne peut rien prouver dans ce domaine.

Le commerce particulier des êtres humains revêt par les sommes en jeu une importance non négligeable. Les esclaves sont souvent mentionnés dans la documentation. Il s'agit le plus souvent du rachat de part et d'autre de captifs qui ont comme origine la course ou la piraterie en mer ou des razzias sur terre. Ces violences entraînent souvent des représailles: on fait des prisonniers pour obtenir par échange la libération des siens. Le rachat des captifs est l'objet d'une organisation à la fois charitable et lucrative¹⁰⁶.

DIPLOMATIE ET GUERRE AUTOUR DU DÉTROIT DE GIBRALTAR

C'est dans une configuration très complexe d'intérêts que se déroule ce qu'on appelle la bataille du détroit¹⁰⁷.

En 1260, Alfonso X de Castille a tenté de s'emparer de Salé et en 1269 de Larache, mais il a échoué devant la vive réaction des Mérinides¹⁰⁸. Malgré la menace chrétienne sur les musulmans d'Espagne, leur aide tarde, car ils sont absorbés par des campagnes dans le sud du Maroc. Sijilmassa, où aboutissent les caravanes du Soudan, est prise en septembre 1274, un an après Tanger, établissant ainsi une liaison d'importance capitale entre la Méditerranée et l'Afrique profonde¹⁰⁹.

Ceuta, bien qu'elle ait dû négocier en 1269, résiste. Elle est imprenable sans

flotte, d'où le traité conclu le 18 novembre 1274 par Abû Yusuf avec Jaime I^{er} d'Aragon pour obtenir le concours de ses navires et de ses soldats¹¹⁰. Les Catalano-Aragonais espèrent ainsi améliorer leur position en face des Génois. Mais ils sont frustrés, car al-'Azâfi négocie avec le Mérinide sa soumission¹¹¹. Moyennant un tribut annuel, il reste à la tête de la cité, esquivant ainsi l'opération fructueuse escomptée par l'Aragon. Comme pour justifier le pouvoir de Fès, qui prétendait devoir conquérir Ceuta pour intervenir en Espagne, il met ses navires à la disposition d'Abû Yûsuf¹¹².

Ses raisons et les conditions de l'intervention ne sont pas aussi claires que dit le *Rawd al-Qirtâs*¹¹³. Les Mérinides cherchent à se légitimer par le *jihâd*, dont les volontaires de la foi (*ghuzât*) ont donné l'exemple. Ils veulent venger al-'Uqâb, contrarier la volonté de croisade au Maroc d'Alfonso X en profitant de son absence du royaume¹¹⁴.

Depuis Qsar Sghîr, la flotte de Ceuta transporte les troupes en mai 1275. «Chaque jour passait une tribu des Banî Marîn et un groupe de combattants. Ils passaient comme des vagues, tribu après tribu...»¹¹⁵. La *Crónica de Alfonso X* avance le chiffre de 17 000 *caballeros*¹¹⁶. Le sultan, Abû Yûsuf, débarque à son tour à Tarifa.

La flotte castillane, en empêchant l'arrivée de renforts du Maroc, limite les résultats des Mérinides sur le terrain¹¹⁷. Abû Yûsuf doit signer une trêve et revient à Qsar Sghîr le 19 janvier 1276. Le *Rawd al-Qirtâs*, après avoir chanté ses succès, explique ce retour par la saison et le fait que les Banî Marîn, las de leur séjour en Espagne, aspiraient à revoir leurs maisons et leurs familles¹¹⁸! Ils se trouvent dès lors engagés en Andalus, où ils gardent, à la suite de leur campagne, Tarifa et Algeciras¹¹⁹, dont ils font leur tête de pont, ce qui explique que la Castille veuille s'en emparer dès 1278.

DÉVELOPPEMENT D'UNE MARINE DE GUERRE MÉRINIDE

L'intervention en Espagne, mais aussi une stratégie de domination des routes commerciales du Maghreb et de la Méditerranée adjacente¹²⁰, pousse les Mérinides à développer rapidement une flotte de guerre autour de celle de Ceuta, qui en est le noyau. Elle obtient des succès importants pendant une quinzaine d'années.

Les expéditions de 1275, 1277, 1278-1279, 1283, 1285¹²¹, supposent des navires en nombre suffisant pour transporter hommes, montures, matériel, approvisionner les troupes et assurer la sécurité des convois. Ils ne sont pas différents des bâtiments chrétiens, ne sont pas spécialisés, mais pour le transport des chevaux on préfère des *taridas*¹²². C'est de Qsar Sghîr à Tarifa que traversent régulièrement les troupes et le sultan.

Pour obliger Castellans et Aragonais à lever le siège et le blocus maritime d'Algeciras entrepris en 1278, Abû Yûsuf charge son fils Abû Ya'qûb de mettre sur pied une flotte. Arrivé à Tanger en juin 1279, celui-ci ordonne de préparer à Ceuta, Tanger, Badis, mais aussi à Salé et Anfa, 15 galères, selon le *Rawd al-Qirtâs*, qui ne précise pas la contribution de chaque port¹²³. La *Crónica de Alfonso X* fait un récit très détaillé de la disparition presque complète de la flotte castillane, en juillet 1279: 14 galères mérinides et 12 nasrides détruisent 80 galères, 24 nefes, des galiotes et de petites embarcations qui étaient à l'ancre, gardées par de équipages très réduits, sans solde depuis longtemps, mal ravitaillés et en mauvaise santé au point d'être atteints de scorbut¹²⁴. Elle ne dissimule pas l'étendue des pertes ni même l'infériorité en nombre des assaillants, alors qu'Ibn Khaldoun donne 70 galères musulmanes et le *Rawd al-Qirtâs*, sa source probable, 72 navires, dont 45 de Ceuta. La part de cette cité reste prépondé-

rante dans la force navale mérinide de 60 galères¹²⁵. Elle est renforcée par 12 galères de Grenade, point sur lequel les sources s'accordent.

Les deux royaumes musulmans alliés tiennent les deux rives du détroit et contrôlent ses eaux par leur flotte. Vont-ils empêcher le passage des navires chrétiens de la Méditerranée vers l'Atlantique?

LAISON ENTRE LA MÉDITERRANÉE ET L'EUROPE DU NORD-OUEST PAR LE DÉTROIT

Valentim Fernandes, pour faire valoir le bénéfice apporté par l'occupation portugaise de Ceuta, évoque le temps où «*quantos navios passassem pello dito estreito, quer de leuante ou poente, aviam de amaynar as velas e qual nao que esto nom fezesse logo as galees dos Mouros ha seguiam e a tomavam*»¹²⁶. S'agit-il des Almohades? Ils n'ont pas pu empêcher le passage des flottes de Croisés vers l'Orient, en 1147, 1177 et 1189¹²⁷. Même s'ils exerçaient un contrôle¹²⁸, le détroit de Gibraltar n'était pas fermé: au XIII^e siècle, des navires génois allaient en nombre à Séville¹²⁹ et déjà jusqu'à Safi où, en 1253, des neveux du pape Innocent IV, lui même génois, faisaient des affaires¹³⁰.

En 1277-78, en période de combats, se font les premières liaisons par le détroit de Gênes aux Flandres¹³¹, de grande importance pour l'économie de l'Occident chrétien. Les Génois les auraient-ils risquées sans garanties? L'ont-ils pu parce qu'ils ont aidé les musulmans à armer des galères, comme le croient certains? On sait qu'ils ont conclu un traité avec Grenade en 1279, dont le contenu et la date précise sont toutefois inconnus¹³². Des Catalans, leurs rivaux, ont commencé aussi à utiliser la route du détroit vers les ports atlantiques du Maroc, peu avant 1280¹³³.

Peu après la levée du siège d'Algeciras, Conrad Lancia, amiral aragonais, pénètre dans les eaux de Ceuta où il s'empare de *moltes naus e tarides de Sarraïns*, puis attaque dix galères mérinides lancées à sa poursuite, en coule une et en prend deux¹³⁴. Or à ce moment, l'Aragon cherche une entente avec le Nasride son voisin immédiat, qui veut récupérer Tarifa et Algeciras qu'il avait cédées au Mérinide. Mais celui-ci édifie sur les restes du camp chrétien devant cette ville une place forte, al-Biniya, dont des fouilles récentes montrent l'importance¹³⁵.

Les passages de galères génoises vers le nord s'interrompent de 1281 jusqu'à 1299, où on en relève deux. Mais c'est en 1292 que les frères Vivaldi, après avoir franchi le détroit, disparaissent alors qu'ils tentent leur exploration vers le sud dans l'Atlantique. Après les premières navigations réussies, il a peut-être fallu attendre que les hostilités se calment.

L'intervention mérinide en Espagne en 1283, à la demande d'Alfonso X contre son fils Sancho, est décevante¹³⁶. En avril 1285, Abû Yûsuf traverse à la suite de ses troupes de Qsar Sghîr à Tarifa, sans opposition de la flotte castillane détruite en 1279. Pour empêcher l'arrivée des renforts du Maroc, Sancho IV fait appel à la flotte aragonaise et s'efforce de reconstituer la sienne. Abû Yûsuf doit abandonner le siège de Jerez, à cause de l'hiver selon le *Qirtâs*, qui ne signale pas d'affrontement sur mer,

bien qu'une flotte de 36 navires provenant de Ceuta, Tanger, du Rif, de Rabat et des ports d'al-Andalus, ait été réunie¹³⁷.

ECHEC DE LA MAINMISE MÉRINIDE SUR LE DÉTROIT ET SUCCES TEMPORAIRE NASRIDE

Abû Ya'qûb concentre en mai 1291 des troupes à Qsar Sghîr pour répondre à une attaque castillane en Espagne. Le 6 août, Benedetto Zaccaria, amiral au service de la Castille, avec 13 galères bat la flotte mérinide¹³⁸. Il oblige ainsi Abû Ya'qûb à retarder son passage et à reconstituer sa flotte¹³⁹. En novembre, la Castille et l'Aragon s'entendent à Monteagudo sur leurs zones d'expansion au Maghreb, de part et d'autre de la Moulouya¹⁴⁰. Cette volonté de conquête implique une installation préalable sur la rive européenne du détroit. La Castille aidée par l'Aragon et soutenue indirectement par Grenade assiège Tarifa, pendant que dix galères aragonaises croisent pour empêcher l'arrivée de renforts, ce qui lui permet de s'en emparer en octobre 1292¹⁴¹.

Grenade perd l'espoir de reprendre Tarifa en échange de quelques places fortes¹⁴², car la Castille veut garder cette fenêtre sur le détroit. En 1293, Grenade demande l'aide d'Abû Ya'qûb pour reconquérir cette position, sans succès¹⁴³ car il vise Tlemcen. Il favorise l'activité de Badis plus proche de cette ville et de sa capitale, aussi pour concurrencer Ceuta indépendante de fait, sa sujétion se limitant à un tribut qu'elle paie mal. Ses relations avec Fès se dégradent pendant le très long siège de Tlemcen¹⁴⁴, au point qu'en 1304 Abû Ya'qûb demande, mais en vain, pour reprendre la cité rebelle, l'aide de l'Aragon¹⁴⁵.

Les puissances riveraines luttent pour le contrôle du détroit de Gibraltar qui devient une grande voie de commerce européenne. Les fluctuations des alliances contredisent l'existence d'un bloc chrétien en face d'un bloc musulman. Grenade oscille d'un côté à l'autre, selon ses intérêts du moment. Une logique apparaît: la recherche d'un équilibre des forces, la coalition contre le plus puissant. C'est le cas contre le Mérinide qui assiège Tlemcen sans parvenir à s'en emparer de 1299 à 1307, date où il est assassiné¹⁴⁶.

La reprise de la navigation vers le nord, en 1306, paraît liée à la situation politique du moment. Le Nasride, qui a pris Ceuta et sa flotte en mai¹⁴⁷, peut contrôler le détroit, même si la Castille tient Tarifa. Mais a-t-il intérêt à empêcher le passage des navires génois, catalans ou majorquins qui prennent la même voie¹⁴⁸, alors qu'ils sont ses meilleurs clients et fournisseurs? Il déstabilise Abû Ya'qûb en soutenant contre lui 'Uthmân ibn Abî-l-'Ulâ, qui se rend maître d'une région étendue au nord du Maroc¹⁴⁹. Des galères de Ceuta aux ordres de celui-ci attaquent et pillent, en décembre 1307 ou janvier 1308, des navires chrétiens dans le port d'Arzila¹⁵⁰. Mais Grenade lui retire son appui et le Mérinide demande de nouveau l'aide de l'Aragon pour reprendre Ceuta¹⁵¹. Or les royaumes chrétiens veulent mettre fin à la domination grenadine sur le détroit et profiter de la faiblesse mérinide¹⁵². Mais

comme en 1275, la menace réelle de la flotte catalane incite la ville à traiter, en juillet 1309, avec Abû-l- Rabî¹⁵³.

Les Castillans prennent Gibraltar en septembre 1309 pendant le siège d'Algeciras dont il ne peuvent s'emparer, malgré l'aide d'une escadre aragonaise, car le Nasride restitue la place à Abû-l-Rabî avec lequel il fait la paix en septembre 1309¹⁵⁴. Ceuta soumise, les Mérinides, qui ont repris pied sur la rive nord, peuvent grâce à ses bateaux, faire traverser leurs troupes¹⁵⁵. En janvier 1310, Fernando IV lève le siège d'Algeciras et fait la paix avec Grenade¹⁵⁶.

Abû Sa'îd accède au sultanat à la fin de 1310. Il rétablit à Ceuta les Banû al-'Azafî chassés par Grenade et renforce sa flotte par des constructions de navires à Salé¹⁵⁷. Une situation confuse dans le royaume nasride le gêne pour intervenir en Espagne et sans doute aussi la défaite de ses navires dans le détroit en 1312¹⁵⁸. Il restitue Algeciras à Grenade car il est préoccupé par des révoltes et la conquête de Tlemcen qu'il tente en 1314-1315. Les Banû al-'Azafî secouent leur dépendance, de 1316 à 1319 leurs relations avec Fès sont mauvaises¹⁵⁹. En 1316, Yahyâ al-'Azafî, allié de Grenade, attaque Gibraltar¹⁶⁰. Comme en 1304-1307, la rebellion de Ceuta coïncide avec la tentative mérinide d'annexer Tlemcen. La classe marchande craint, en cas de réussite, que le report d'une partie du trafic sur les ports du royaume 'abdelwadide, n'aggrave une baisse d'activité sensible.

Si Ceuta devient «une seigneurie corsaire»¹⁶¹, l'économie d'échanges est touchée, mais en est-ce la cause ou la conséquence? Des luttes de factions opposent les marchands, partisans des Mérinides, aux corsaires liés aux 'Azafides. En 1311, des galères de Ceuta attaquent des bateaux catalans dans le port de Bougie. En 1321, elles opèrent dans les eaux des Baléares et jusqu'au large du

Roussillon. En 1322, une escadre catalane les pourchasse et capture un nombre important de leurs marins qui sont vendus¹⁶².

Abû Sa'îd envoie en 1326 et en 1328 des renforts au Nasride qui lui restitue Algeciras en 1329¹⁶³. Soutenu par l'aristocratie urbaine (*khâssa*), il élimine les Banû al-'Azafî en 1328 et administre Ceuta par ses agents. Elle devient une place forte, un *Thagr*, où des constructions nouvelles ont une fonction militaire. La *madrasa* destinée à former des cadres dociles concrétise elle aussi la perte d'indépendance de la cité. Cette évolution détourne le commerce vers l'est, où Badis et Alcudia bénéficient des faveurs du pouvoir fassi¹⁶⁴.

EFFORTS AMBITIEUX D'ABU-L-HASSAN

Une préoccupation majeure d'Abû-l-Hasan (1331-1351) est la maîtrise de la mer de laquelle dépend le succès en Espagne et au Maghreb. Pendant qu'il s'efforce de conquérir Tlemcen, il pousse la construction navale à Ceuta, Tanger, Badis et sur l'Atlantique, à Arzila et Salé, pour mettre sur pied une flotte puissante¹⁶⁵, au prix sans aucun doute, d'un très gros effort financier¹⁶⁶. La course s'intensifie au large des côtes valenciennes et des Baléares¹⁶⁷. Son fils Abû Malik, chargé de préparatifs navals et militaires à Ceuta, parvient à faire passer des troupes et reprend Gibraltar en août 1333¹⁶⁸. La Castille sollicite une trêve en 1334.

Après la prise de Tlemcen, en 1337, et la mort de son fils en Andalousie en 1339, Abû-l-Hasan concentre ses forces à Ceuta et réussit à débarquer des troupes en trompant la vigilance castillane¹⁶⁹. La flotte qui aborde Gibraltar, en 1340, compte selon Ibn al-Khatîb 140 navires, dont 16 hafsidés¹⁷⁰. Combien ont été construits dans les chantiers du Maroc? Quelques uns ont été pris à Gibraltar. L'hypothèse que Gênes en aurait fourni pour s'attirer

la faveur mérinide et lutter contre la concurrence catalane ne repose sur aucune preuve¹⁷¹. En avril 1340, l'amiral Muhammad al-'Azafî inflige une défaite écrasante à la flotte castillane qui perd 28 galées et 7 nefes, ce qui permet la traversée du reste de l'armée, et lui donne la maîtrise du détroit¹⁷². Toutefois la bataille décisive est terrestre. Le 30 octobre 1340, au Rio Salado, les Castillans renforcés par des contingents portugais défont complètement Abû-l-Hassan, qui doit s'enfuir¹⁷³.

Malgré des soulèvements au Maroc, il veut défendre les places d'Andalousie grâce à sa supériorité navale. En avril 1341 des *lenys* armés de Ceuta déploient une grande activité¹⁷⁴. En mai 1342, les musulmans alliés disposent de 80 galères¹⁷⁵. La Castille fait appel à Gênes et à l'Aragon. L'amiral Boccanegra coule 12 galères en route vers Ceuta et la destruction de 26 autres rend difficile le passage de renforts¹⁷⁶. Pourtant en 1343 Abû-l-Hassan aligne encore 70 galères, dont 10 nasrides, mais Algeciras succombe en mars 1344 après un long et pénible siège¹⁷⁷. Abû-l-Hassan a lancé ses forces vers l'est du Maghreb: l'abandon d'Algeciras est dicté par l'impossibilité de mener les deux projets simultanément¹⁷⁸. La paix est signée par tous, sauf le Portugal. La rive nord, sauf Gibraltar, appartient à la Castille.

VERS UNE MAITRISE CHRÉTIENNE DES EAUX DU DÉTROIT

Abû-l-Hassan a-t-il pensé que, victorieux en Ifrîqiya, il reprendrait la lutte en Espagne¹⁷⁹? Il peut encore diriger vers Tunis une flotte importante. Celle d'Alfonso XI, par un très gros effort financier, domine le détroit, bien que Gibraltar n'ait pas pu être repris en 1350, à cause de la peste¹⁸⁰. Les bouleversements qui accompagnent la conquête de l'Ifrîqiya par Abû-l-Hassan amènent son fils, Abû 'Inân, à prendre le pouvoir¹⁸¹. Il s'efforce de maintenir en état une force navale au nom du *jihâd*, en fait pour défendre Gibraltar et servir ses desseins dominateurs sur le Maghreb¹⁸². Mais ces projets échouent et l'Etat mérinide se délite. On note encore une volonté d'intervention lorsqu'Abû Fâris aide Grenade à reprendre Algeciras en 1369 à la faveur de la guerre civile castillane, sans toutefois pouvoir la conserver plus de quelques mois¹⁸³.

La décomposition du makhzen mérinide se poursuit et offre à Grenade la possibilité d'occuper à nouveau Ceuta de 1384 à 1387; des monnaies d'or y sont frappées qui affirment sa souveraineté¹⁸⁴. Témoignent-elles aussi d'une certaine prospérité économique? Il semble pourtant que les marchands chrétiens délaissent Ceuta au profit des ports de la rive nord ou du Maghreb central et oriental.

La situation troublée favorise le développement de la course et de la piraterie des riverains de la Méditerranée, Génois, Castillans, Grenadins, sujets de la couronne d'Aragon et des trois royaumes maghrébins, d'autant que le trafic augmente en volume et en valeur. Mais l'activité des marins de Ceuta, de Tanger, d'Arzila ou de Badis, en collaboration avec les ports nasrides, très forte autour de 1340, diminue après 1350, sans disparaître¹⁸⁵.

Le régent de Castille, Fernando, bloque le détroit, lorsqu'il fait la guerre à Gre-

nade en 1410, en dépit d'une aide mérinide improbable à cause d'une guerre civile dans le nord du Maroc. Devenu roi d'Aragon, il offre en 1413 au Mérinide Abû Sa'îd 'Uthmân, en échange de la cession de Gibraltar, l'aide de sa flotte pour empêcher l'envoi de secours de Grenade au rebelle Sa'îd¹⁸⁶. L'état désastreux de la région¹⁸⁷, la crise politique marocaine facilitent la prise de Ceuta par le Portugal en 1415¹⁸⁸. Dès lors, les navires du comte Pedro de Meneses, gouverneur de la ville, opèrent dans les eaux voisines et gênent la liaison entre le Maroc et le royaume de Grenade, pour qui les conséquences sont graves¹⁸⁹. Ceuta, assiégée par les musulmans, n'a plus de rôle commercial, mais il était déjà moribond¹⁹⁰. Le trafic bien diminué se reporte vers l'est, Badis et Alcudia.

Fernando craint, à la suite de la prise de Ceuta, des représailles contre ses sujets qui vont au Maroc¹⁹¹. Alcudia reste presque aussi attractif que Tunis pour les intérêts majorquins et valenciens¹⁹². De Majorque, un à trois bateaux par an y vont de 1400 à 1410; il y en a encore un en 1416 et 1418 et quatre en 1419¹⁹³. Un marchand de Valence est le facteur d'un Juif d'Alcudia en 1416. En 1418, un Juif de Majorque est à Alcudia. L'activité commerciale de Valence avec le Maroc diminue dans la

seconde moitié du XV^e siècle. Les importations d'or ont une faible importance au contraire du commerce des hommes. Il y a également beaucoup de commerce frauduleux: armes et métaux pour en fabriquer. Des Génois viennent parfois aussi du royaume de Valence au Maroc¹⁹⁴. Les liens économiques de la côte méditerranéenne restent forts avec les royaumes de Grenade et Valence où subsiste une importante population musulmane: des petits navires transportent vivres et personnes entre les deux rives du détroit, ce qui attire les corsaires chrétiens¹⁹⁵.

Les galées de Barbarie créées en 1436 à Venise relâchent parfois, si leurs affaires sur la côte espagnole n'ont pas été suffisantes, à

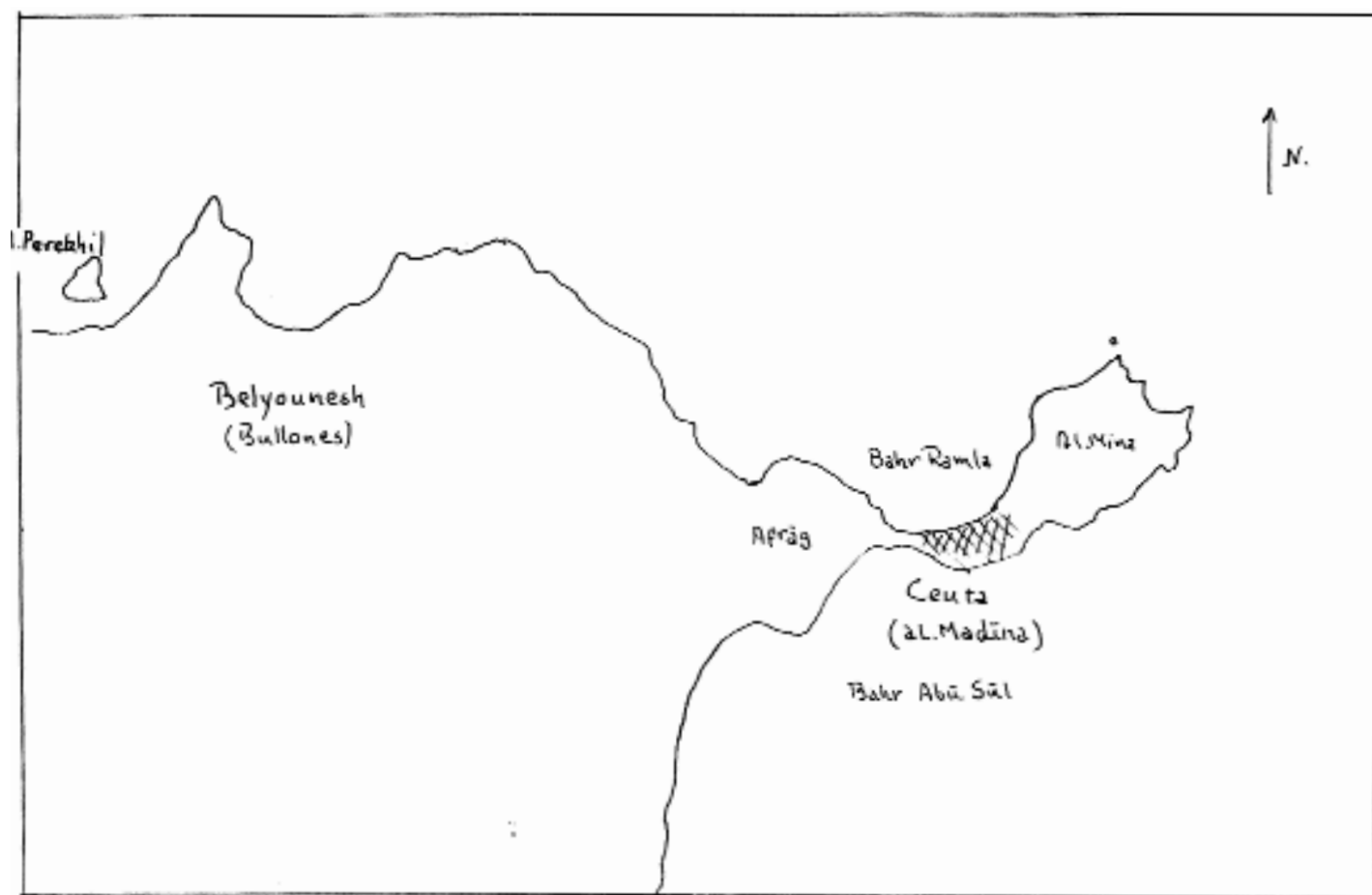


Figure 1 – Site de Ceuta, d'après une photographie aérienne

Badis et Ghassassa (Alcudia) où, avant l'occupation espagnole en 1504, leur commerce était important¹⁹⁶. Leur retour à Badis, après une assez longue absence, est salué avec joie en 1507¹⁹⁷. Le recul du commerce catalano-aragonais est accentué par l'installation des Portugais à Qsar Sghir en 1458, puis à Azila et Tanger en 1471. Des Génois se sont maintenus dans les villes conquises par les Portugais¹⁹⁸.

A la fin du XV^e siècle, plusieurs ports pratiquent la course: Tétouan, où commande le Grenadin al-Mandarî, Targa et Badis¹⁹⁹. Dans ce dernier un curieux commerce qui se pratique à partir des prises faites sur les Espagnols satisfait le besoin d'objets grenadins²⁰⁰.

CONCLUSION

Il reste beaucoup à faire pour mieux connaître l'histoire des ports méditerranéens du Maroc autres que Ceuta qui seul a bénéficié d'études. Elles montrent pour un assez long



Figure 2 – Zone du détroit de Gibraltar

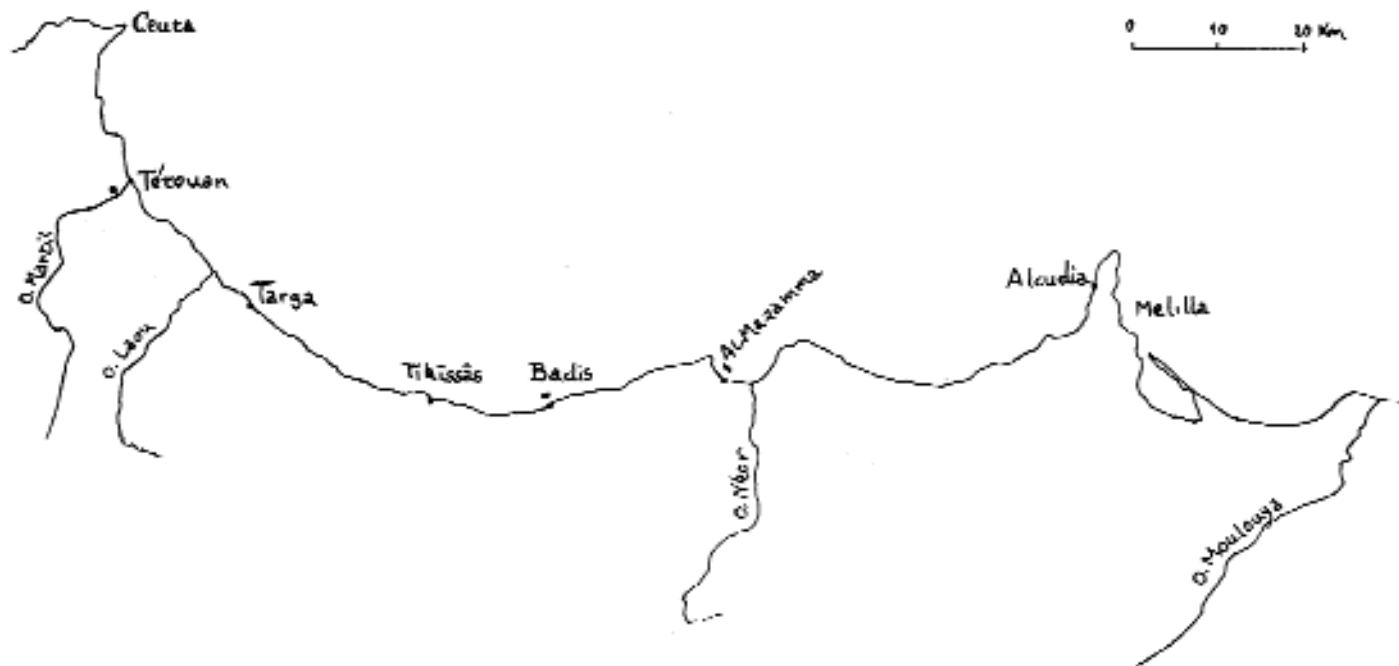


Figure 3 – Ports de la côte rifaine

temps son indiscutable prééminence régionale et un rôle international, mais l'affaiblissement de sa position a reporté le trafic sur d'autres ports: Alcudia, Badis notamment, qui ne semblent pas encore avoir été étudiés sur le long terme. Le commerce des Génois et des Catalano-aragonais ont été assez bien étudiés, mais on sait peu de choses sur les Vénitiens, presque rien sur les Castillans et les Portugais qui jouent un rôle non négligeable dans la dernière période médiévale.

Il est assez facile de trouver des documents tant sur l'activité militaire que sur le commerce. Mais on voit mal comment l'une influe sur l'autre. Il faudrait reprendre minutieusement l'étude des traités et des relations diplomatiques afin de mettre en relation ce que l'on sait des activités marchandes pendant les périodes de paix et de guerre. Toutefois les corsaires et les pirates ne tiennent pas compte des traités, ce qui donne naissance à de nombreuses réclamations fort utiles pour connaître la nature des cargaisons.

QUELQUES DESCRIPTIONS DES PORTS

al-Bakrî (fin XI^e s.) Bien que voisin il garde un point de vue andalou

A dix milles de TERNANA, dit l'auteur dont nous avons cité les paroles, se trouve TABAHRIIT «la maritime», ville entourée de murailles et située au bord de la mer. Elle renferme des bazars très fréquentés et une mosquée djamê, solidement construite qui domine la mer. Tabahrit est un entrepôt maritime qui attire les caravanes de Sidjilmessa et d'autres lieux. (p. 176)

Plus loin nous indiquerons la série de ports qui couvrent le littoral, de l'ouest à l'est, depuis Nokour jusqu'à Melila, et nous ferons connaître, en même temps, les noms des ports andalousiens qui se trouvent en face de ceux-ci.

Le voyageur qui part du port de Melila, en se dirigeant vers l'est, rencontre d'abord le port de la ville de DJERAOUA, bon mouillage, auprès duquel est une rivière qui se décharge dans la mer... Vis-à-vis, sur la côte d'Andalousie et à la distance de deux journées de navigation, se trouve Camdjala (inconnu).

Le port d'Adjroud, situé immédiatement à l'orient (erreur) //de celui de Djeraoua, est abrité du côté de l'ouest et peut être abordé pendant l'été. Vis-à-vis en Andalousie, et à la distance de deux journées de navigation est situé le port de Delaïa (Dalias).

A dix milles est d'Adjroud on arrive au port de TERNANA, auprès duquel se trouvent des habitations et quelques puits qui fournissent de l'eau. Vis-à-vis sur le continent espagnol, est situé le port d'al-Meriya Bedjana (Almeria). On arrive ensuite au port d'ARCHGOUL, qui est situé au nord (en fait est-nord-est) de celui de Ternana. Vis-à-vis, sur le territoire espagnol et à la distance de deux journées de navigation se trouve le port de Cabta Beni Asoued (Cap de Gate). Après Archgoul, du côté de l'est, on trouve le port d'ASLEN. (p. 179-180)

Les ports qui dépendent de Nokour sont: MOLOUÏA, HEREK, GARET, MERSA 'D-DAR et AOUKTIS, mouillage qui avoisine la montagne de Temçaman.... A ces ports il faut ajouter le OUADI-L-BACAR è rivière des bœufs» et EL-MEZEMMA, qui est à cinq milles au nord de Nokour. Vis-à-vis sur la côte de l'Andalousie est située la ville de Malaga; (p. 181) Une journée et demie suffit pour faire la traversée du Ghadîr (lac), qui les sépare. Parmi les autres ports du même territoire on distingue BADIS, BACOUÏA et BALICH; celui-ci appartient aux Sanhadja.

... Le rivage (de la mer auprès) du Ghîs est d'un accès difficile et s'appelle // TAGRARA. C'est là que la famille des Saleh avait établi ses haras. La ville de Nokour est située à cinq milles de la mer vers le sud...

... Le port de TEMÇÇMAN est à vingt milles de la ville de Nokour; n'étant qu'une rade foraine, on ne peut le fréquenter qu'en été. Vis-à-vis, sur le continent espagnol, // est située la ville de Tonfana (Turianiana de l'it. d'Antonin)...

En l'an 244 (p. 858-59), les Madjous, que Dieu les maudisse! envahirent la ville de Nokour et la mirent au pillage. Ils emmenèrent en captivité tous les habitants qui n'avaient pas cherché leur salut dans la fuite (184).

Description de Ceuta p. 202 -205 (rien sur le port)

De Tanger à Ceuta par mer: description citée de Mohammed ibn Youçof (p. 206-209)

Selon **Idrissi** (2^e quart XII^e s): de peu postérieur à Bakri, cependant assez différent;

Il existe près de Ceuta des lieux où l'on se livre à la pêche. Nulle côte n'en fournit ni n'en exporte plus. On compte plus de cent espèces de poisson différentes, et l'on se livre particulièrement à la pêche du gros poisson qu'on appelle «thon» et qui y abonde.

On y pêche également des arbustes de corail

dont l'aspect surpasse tout ce qu'on peut voir dans les autres contrées maritimes. A Ceuta il est un marché où on le taille, on le polit et on en fait des perles que l'on perce et assemble. Enfin on les exporte dans toutes les directions. la majeure partie est exportée à Ghana et dans tous les pays des Noirs. (p. 248-49)

De la ville de Ceuta,..., au bourg fortifié de **Tétouan**, vers le sud-est, on compte une petite journée. Tetouan est sur un terrain plat, à cinq milles de la mer Méditerranée. Elle est habitée par la tribu berbère des Majkasa.

De là à **Anzalân**, port prospère et florissant, situé à la limite du pays des Ghumâra, environ quinze milles. (p. 251)

A une demi journée d'Anzalân, on trouve sur la côte le bourg fortifié de **Tiguissas** (Tiqisâs). Il est peuplé et fait partie du Ghumâra, mais les habitants du lieu sont sans cesse en guerre avec ceux du Ghumâra.

De là à **Qasr Tâzzakâ**, qui est doté d'un port, on compte quinze milles.

De là (?) à la ville de **Badis**, une demi-journée. C'est une ville qui en a tous les attributs: elle est dotée de marchés et d'artisanats en petit nombre. Les Ghumâra viennent y chercher ce qui leur est nécessaire; c'est là qu'est la limite de leur contrée et une extrémité de leur montagne...

De là au port de **Bûdhakkûr** (Bousikkour) vingt milles. C'était autrefois une ville qui a été ruinée de telle sorte qu'il n'en reste rien. Elle est désignée dans les chroniques sous le nom de Nakûr.

Entre Bûdhakkûr et la ville de Badis, **une montagne** s'étend sans solution de continuité; elle est connue sous le nom d'al-Ajrâf (les ravins) et l'on n'y trouve aucun port. (p. 252)

De Bûdhakkûr à **al-Mizamma**, où l'on trouvait autrefois un village prospère et un port où l'on chargeait les navires, vingt milles... de là au port de Karat, vingt milles.

De Karat à Melila, par mer douze milles; et par terre vingt.

Melila est une ville jolie, de médiocre grandeur, entourée d'une forte enceinte, dont le site est bon et au bord de la mer... (pas question de port) (p. 253).

JEAN -LÉON (début XVI^e s.)

Ne dit rien du port de **Tanger**, en parle uniquement comme place forte

Qsar Sghir: fut bâtie par Mansor.. parce qu'il avait besoin d'aller en Grenade tous les ans avec son armée et qu'il était difficile de traverser certaines montagnes des environs de Sebta par lesquelles passe la route qui mène à la mer.. Ses habitants étaient presque tous des marins qui assuraient le passage entre la Berbérie et l'Europe... On y trouvait de riches marchands et de vaillants combattants (commerce et guerre) (p. 265)

Rien sur le port de **Ceuta** ou de **Tetouan**.

Anjra: de bons terrains de culture parce que les gens du pays ont dépouillé le sol de ses arbres pour en faire des bateaux à Casar où existait un arsenal (p. 272)

Targa: est habitée par des pêcheurs qui ont coutume de saler le poisson qu'ils prennent et de le vendre aux marchands de la montagne(p. 274)

Badis: les habitants se divisent en deux catégories, les pêcheurs et les

On se nourrit surtout de sardines et d'autres poissons, car les pêcheurs en prennent tellement qu'il faut toujours que quelques personnes les aident à tirer leurs filets. En ce qui concerne les sardines, ils les salent et les envoient dans les montagnes.

..En dehors de la citadelle également, on voit au bord de la mer un petit arsenal où l'on construit des fustes, des galères et quelques barques. Le seigneur et les citadins ont en effet coutume d'armer des fustes qu'ils envoient en pays chrétien où elles font beaucoup de mal. C'est pourquoi Don Ferrando, le roi d'Espagne..., envoya une flotte sous le commandement de Pedro Navarro qui s'empara d'une île située juste en face de Badis et à un mille de la ville. (p. 275)

(Reprise de la position en 1520) Le seigneur de Bedis garde aujourd'hui cette île avec la plus grande diligence et il y est aidé par le roi de Fes parce que c'est là que se trouve le port le plus voisin de Fez qu'il y ait sur la Méditerranée, bien qu'il y ait environ 120 milles (200 km) de distance entre Bedis et Fez.

Les galères de Venise ont coutume de venir à Bedis une ou deux fois par an avec leurs marchandises. Elles y font du commerce par échange et aussi par vente au comptant. De plus elles transportent des marchandises et les Mores eux-mêmes de ce port à Tunis et parfois à Venise ou bien jusqu'à Alexandrie et Beyrouth.

Iallich: l'elles est une petite ville au bord de la Méditerranée, à environ 6 milles de Bedis. De nos jours cette ville est inhabitée à cause des corsaires espagnols.

Taghassa: T. est une petite ville très peuplée.. Elle a un peu moins de 500 feux. Les habitants sont tous pêcheurs et bateliers. Ces derniers apportent des vivres à la ville, car le terrain est tout en montagnes et en forêts. (p. 276)

Ghassassa (Alcudia): C'est une ville à 20 milles environ de la précédente (Melilla). Elle était très forte et entourée de solides murailles. Elle possède un bon port où avaient coutume devenir les galères vénitiennes qui faisaient un commerce important avec les gens de Fez, commerce qui rapportait beaucoup. Mais la malchance voulut qu'au début de son

règne le roi de Fez eût de graves ennuis avec un des ses cousins, qui l'immobilisèrent avec toutes ses troupes. Fernando, roi d'Espagne, conçut alors le projet de s'emparer de Chasasa et il la prit avec la plus grande facilité parce que le roi de Fez ne put porter secours à la ville et parce que les habitants s'enfuirent avant qu'elle ne fût prise (p. 290-91) (en 1504 Abou 'Abdallah Muhammad assiégeait son cousin Moulay Zayyan dans Meknès)

(Il est significatif qu'en 1309, trois zones de perception des droits soient définies par l'Aragon: Ceuta, la zone à l'est jusqu'à la Moulouya centralisée à Alcudia et la zone des «plages», c'est-à-dire l'Atlantique.)

NOTES

- 1 Orientation bibliographique dans B. ROSENBERGER, «El problema del estrecho a fines de la Edad Media», *Actas del II congreso de historia de Andalucía (Córdoba 1991)*, *Historia medieval*, I, Cordoue, 1994, p. 245-287 et «Le contrôle du détroit de Gibraltar aux XII^e-XIII^e siècles», *L'Occident musulman et l'Occident chrétien au Moyen Age*, M. HAMMAM coord., Rabat, 1995, p. 15-42.
- 2 Ce qui est valable pour l'Atlantique, l'est ici: C. PICARD, *L'océan Atlantique musulman de la conquête arabe à l'époque almohade*, Paris, 1997, p. 222.
- 3 JEAN LÉON L'AFRICAIN, *Description de l'Afrique*, Paris, 1956, p. 276, lallich: «Il y a là un bon port, mais petit, dans lequel se réfugient les gros navires qui vont à Bedis, lorsque la mer est mauvaise.»
- 4 IDRÎSÎ, *La première géographie de l'Occident*, prés. H. BRESC, A. NEF, Paris, 1990, p. 248.
- 5 En tirant parti de la topographie locale, les navires peuvent se protéger des vents, quelle que soit leur direction: A. TURKI, «La physionomie monumentale de Ceuta: un hommage nostalgique à la ville par un de ses fils, Muhammad b. al-Qâsim al-Ansârî (traduction annotée de son *Ikhtisâr al-akhbâr*)», *Hesperis-Tamuda*, t. XX-XXI, 1982-1983, p. 153-154.
- 6 Ce port est souvent appelé *Qsar al-Majaz*: château de la traversée.
- 7 Des madragues existent près de Ceuta, sur le détroit. On pêche le thon au harpon. Chose très rare, des pièces d'argent, des dirhams, frappés en 408 H/1017 sont ornés de poissons, sans doute des thons, qui évoquent les pièces phéniciennes de Gades: J. J. RODRIGUES LORENTE et T. HÂFIZ IBRÂHÎM, *Numismatica de Ceuta musulmana*, Madrid, 1987, p. 83-84, n^{os} 38 et 39.
- 8 IDRÎSÎ, *La première géographie*, p. 248-249.
- 9 Ch. E. DUFOURCQ, «Commerce du Maghreb médiéval avec l'Europe chrétienne et marine musulmane: données connues et problèmes en suspens», *Actes du 1er congrès d'Histoire et de la Civilisation du Maghreb*, t. 2, Tunis, 1979, p. 161-187.
- 10 Exemples dans M. D. LÓPEZ PÉREZ, *La corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV (1331-1410)*, Barcelone, 1995, p. 398, petites embarcations entre Tanger et Qsar Sghîr, Tanger et Ceuta, avec du sel et des céramiques.
- 11 A. TURKI, «La physionomie...», p. 161 Al-Ansârî évoque autour de Ceuta «les différentes variétés d'arbres qui y poussent... le bois de cèdre, de chêne, d'if, de buis, et bien d'autres bois semblables et de la plus noble qualité» et il ajoute «le minerai de fer, le goudron et toute autre chose de nature à aider à la construction (navale) et à tout ce qui se rapporte aux affaires de la guerre légale (*al-umûr al-jihâdiliyya*). JEAN-LÉON L'AFRICAIN, *Description*, p. 276 dit: «Autour de Bedis (Badis) les montagnes sont hautes et âpres. On y trouve de bons bois pour construire des fustes et des galères...» et p. 272 «les gens du pays (Anjra) ont dépouillé le sol de ses arbres pour en faire des bateaux à Casar (Qsar Sghîr) où existait un arsenal».
- 12 Ch. E. DUFOURCQ, *L'Espagne catalane et le Maghreb aux XIII^e et XIV^e siècles. De la bataille de Las Navas de Tolosa (1212) à l'avènement du sultan mérinide Abou-I-Hasan (1331)*, Paris, 1966, p. 357.

- 13 IBN MARZUQ, *Al-Musnad al-salîh al-hasan fi ma'âtir mawlâna Abî-I-Hasan*, éd. M. J. VIGUERA, Alger, 1981, p. 326 et trad. par la même, *El Musnad...*, Madrid, 1977, p. 393.
- 14 P. GUICHARD, *L'Espagne et la Sicile musulmanes aux XI^e et XII^e siècles*, Lyon, 1990, p. 60; IBN DJUBAYR, *Voyages*, trad. M. GAUDEFROY-DEMOMBYNES, Paris, 1949.
- 15 Des inscriptions ont été trouvées lors des fouilles à Sala (Chellah).
- 16 Sur cette période de Ceuta: H. FERHAT, *Sabta des origines au XIV^e siècle*, Rabat, 1993, p. 39-41; F. FITA, «Ceuta wisigoda y bisantina durante el reinado de Teudes», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 1922.
- 17 E. LÉVI-PROVENÇAL, *Histoire de l'Espagne musulmane*, t. I, Paris, 1950, p. 44-45; H. FERHAT, *Sabta*, p. 42-49, fait le tour des hypothèses concernant l'énigmatique comte Julien.
- 18 IDRÎSÎ, *Géographie*, p. 252. Son nom se retrouve peut-être aujourd'hui dans al-Hoceima, mais son site, différent de cette localité, bénéficiait de l'abri offert par l'île du Peñon de Alhucemas
- 19 E. LÉVI-PROVENÇAL, *Espagne musulmane*, t. II, Paris, 1950, p. 96, 109, 190-193.
- 20 E. LÉVI-PROVENÇAL, *Espagne musulmane*, t. II, p. 323-325. En relation avec cette revendication, ils poursuivent la frappe de monnaie d'or: J. J. RODRIGUEZ LORENTE et T. IBN HÂFIZ IBRÂHÎM, *Numismatica*, Madrid, 1987, p. 77-105.
- 21 Il va jusqu'à frapper des monnaies à son nom: J. J. RODRIGUEZ LORENTE et T. IBN HÂFIZ IBRÂHÎM, *Numismatica*, p. 105-107, n^{os} 151-155. Il ne s'agit que de dirhams, d'argent, car seuls les califes ont droit à l'or.
- 22 H. FERHAT, *Sabta*, p. 92-99.
- 23 H. FERHAT, *Sabta*, p. 126-127.
- 24 *Description de l'Afrique septentrionale par Abou-Obeid-El-Bekri*, trad. MAC GUCKIN DE SLANE, Paris, 1965. Par exemple: «Le port de Melila est bon en été: vis-à-vis, sur la côte de l'Andalousie, se trouve le port de Cheloubîna «Salobreña». p. 179.
- 25 C. PICARD, *L'océan Atlantique...*, p. 158-162.
- 26 E. LÉVI-PROVENÇAL, *Documents inédits d'histoire almohade*, Paris, 1928, p. 176-177.
- 27 E. GÁLVEZ VÁSQUEZ et F. ROLDÁN CASTRO, «Movimientos en el estrecho de las dinastías norteafricanas (Almorávides, Almohades, Benimerines)», *Congreso Internacional el estrecho de Gibraltar, Ceuta noviembre 1987*, *Actas*, t. II, Madrid, 1988, p. 117-126.
- 28 IDRÎSÎ, *Géographie*, p. 249: «Qasr Masmûda»... est

- un grand bourg fortifié au bord de la mer. On y construit des navires et des barques destinées à la navigation vers al-Andalus. Il est situé sur le détroit au point le plus proche des villes d'al-Andalus».
- 29 H. FERHAT, *Sabta*, p. 194. Elle parle de Talavera, alors qu'il s'agit de Tavira.
- 30 IDRÎSÎ, *Géographie*, p. 249. Une comparaison de la description d'al-Bakrî avec celle d'al-Idrîsî, postérieure de trois quarts de siècle environ, est difficile.
- 31 IBN 'IDHÂRÎ, *Al-Bayan al-mughrib fî ikhtisar akh-bar mulûk al-Andalus wa-l-Maghrib*, éd. E. LÉVI-PROVENÇAL, Paris 1930, t. III, p. 61; H. FERHAT, *Sabta*, p. 247.
- 32 IBN ABÎ ZAR', *al-Anîs al-mutrib bi rawd al-qirtâs fî akhbâr mulûk al-Maghrib wa ta'rîkh madînat Fâs*, trad. A. HUICI, *Rawd al-Qirtâs*, Valence, 1964, p. 399-400.
- 33 IBN KHALDOUN, *Discours sur l'Histoire universelle. Al-Muqaddima*, trad. V. MONTEIL, 1967, t. II, p. 523.
- 34 H. FERHAT, *Sabta*, p. 167-170 et 190-198; M. CHERIF, *Ceuta aux époques almohade et mérinide*, Paris, 1996, p. 99-105.
- 35 IBN KHALDOUN, *Histoire des Berbères*, t. IV, Paris, 1956, p. 63: «Depuis l'avènement d'Abd-el-Moumen, Ceuta et Tanger avaient toujours été regardés comme les gouvernements les plus importants de l'empire almohade, puisqu'ils étaient, à la fois, forteresses maritimes, ports de mer, arsenaux de construction et lieux d'embarquement pour ceux qui voulaient prendre part à la guerre sainte. Aussi le commandement de ces places fut-il toujours donné à des princes de la famille royale».
- 36 IBN 'IDHÂRÎ, *Al-Bayân al-Mughrib*, trad. A. HUICI MIRANDA, p. 236. Ces *Majûs* sont-ils des Normands de Sicile? C. PICARD, *Océan Atlantique*, p. 162.
- 37 Les sources arabes et portugaises divergent sensiblement: A. HUICI MIRANDA, *Historia política del imperio almohade*, Grenade, 2000 (réed.), p. 279-281.
- 38 A. HUICI MIRANDA, *Historia política...*, p. 327-329.
- 39 IBN IDHÂRÎ, *Bayân*, t. III, p. 215-216; IBN ABÎ ZAR', *Rawd al-Qirtâs*, trad. p. 452; IBN KHALDOUN, *Berbères*, t. II, Paris, 1927, p. 218.
- 40 Sur la flotte de Ceuta à l'époque almohade: H. FERHAT, *Sabta*, p. 195-201.
- 41 J. J. RODRIGUEZ LORENTE et T. IBN HÂFIZ IBRÂHÎM, *Numismatica*; H. FERHAT, *Sabta*, p. 291-300.
- 42 H. FERHAT, *Sabta*, p. 261-270. La ville manque aussi d'eau: M. CHERIF, *Ceuta*, p. 90-93.
- 43 H. FERHAT, *Sabta*, p. 320-328; M. CHERIF, *Ceuta*, p. 122-127.
- 44 *Fatawi* concernant le commerce des céréales du cadi Muhammad IBN 'IYYÂD *Madâhib al-Hukâm*, Ms. fol. 29 r°, 59 r., 60 v., Bibliothèque Hassanienne, Rabat.
- 45 H. FERHAT, *Sabta*, p. 146-155.
- 46 G. PISTARINO, «Genova ed il Maghreb nel secolo XII», *Italia e Algeria, aspetti storici di una amicizia mediterranea*, Milan, 1982, p. 26-27; G. JEHEL, *Les Génois en Méditerranée occidentale (fin XI^e-début XIV^e siècle)*. *Ebauche d'une stratégie pour un empire*, Amiens-Paris, 1993, p. 38; ID. «Les relations entre Gênes et le Maghreb occidental au Moyen Age, aspects politiques et économiques», *L'Occident musulman et l'Occident chrétien au Moyen Age*, p. 109-110.
- 47 H. FERHAT, *Sabta*, p. 337; M. CHERIF, *Ceuta*, p. 137.
- 48 Cité par C. POSAC MON, «Relaciones entre Genova y Ceuta durante el siglo XII», *Tamuda*, t. VII, 1959, p. 168.
- 49 Voir en outre H. C. KRUEGER, «Genoese trade with north west Africa», *Speculum*, t. VIII, 1933, p. 377-395; ID., «Genoa and North Africa during the late Twelfth Century», *The Mariner's Mirror*, t. XIX, 1933, p. 417-438; G. JEHEL, «Relations entre Gênes et le Maghreb», p. 107-122.
- 50 Ch. E. DUFOURCQ, *Espagne catalane*; ID. «Liaisons maritimes et commerce catalans, majorquins et valenciens avec le Maghrib du XIII^e au XIV^e siècle», *Quaderns d'Historia economica de Catalunya*, t. XX, 1979, p. 109-118.
- 51 L. BLANCARD, *Documents inédits sur le commerce de Marseille au Moyen Age*, 2 vol. Marseille, 1884-1885; J. CAILLÉ, «Le rôle des commerçants marseillais à Ceuta au XIII^e siècle», *Mélanges d'histoire et d'archéologie de l'Occident musulman. Hommage à Georges Marçais*, Alger, t. II, 1957, p. 21-31; G. RAMBERT, *Histoire du commerce de Marseille*, Paris, 1949, t. I, *Le Moyen Age*, par R. PERNOD, p. 169-177.
- 52 *Libro de viajes de Benjamín de Tudela*, trad. esp. de J. R. MAGDALENA I NOM DE DÉU, Barcelone, 1982, cité par R. A. COHEN, «Acercamiento a la historia económica de Ceuta, siglos XII y XIII», *Congreso Internacional estrecho*, t. II, p. 228.
- 53 G. JEHEL, «Gênes et le Maghreb au Moyen Age», *Studi Maghrebini*, t. XXII, 1990, tableau p. 80.
- 54 H.C. KRUEGER, «Early Genoese Trade with Atlantic Morocco», *Medievalia et Humanistica*, t. III, 1945, p. 3-15.
- 55 Ch. E. DUFOURCQ, *Espagne catalane*, p. 158. En 1233 avec Montpellier, dont le roi d'Aragon est le seigneur.
- 56 A. TURKI, «La physiognomie...», p. 143.
- 57 A. HUICI MIRANDA, *Historia política*, p. 437-463; M. KABLY, *Société, pouvoir et religion au Maroc à la fin du Moyen Age (XIV^e-XV^e siècle)*, Paris, 1980, p. 15-18.
- 58 Ch. E. DUFOURCQ, «La question de Ceuta au XIII^e siècle», *Hesperis*, t. XLII, 1955, p. 85 et n. 6. Al-Mâmûn l'a mis à la tête de la province maritime dont Ceuta est le chef-lieu. Après la prise d'Algeciras par Ibn Hûd, Abû Mûsâ se proclame à Ceuta où il frappe monnaie à son nom: J. J. LORENTE et T. IBN HÂFIZ IBRÂHÎM, *Numismatica*, p. 112, n^{os} 169 et 170.
- 59 Ch. E. DUFOURCQ, «Question de Ceuta» p. 86; H. FERHAT, *Sabta*, p. 211-212 suggère qu'il pourrait avoir été appelé par la population et aurait entraîné la ville à lui faire allégeance.
- 60 Ch. E. DUFOURCQ, «Question de Ceuta», p. 87-88, l'appelle Hanasti; H. FERHAT, *Sabta*, p. 214-215; M. CHERIF, *Ceuta*, p. 34.
- 61 J. J. RODRIGUEZ LORENTE et T. IBN HÂFIZ IBRÂHÎM, *Numismatica*, p. 114, n^o 174. Il frappe monnaie au mom d'un calife 'abbasside lointain et sans pouvoir réel, c'est une façon de se rendre indépendant.
- 62 Ch. E. DUFOURCQ, «Question de Ceuta», p. 89-97; ID., *Espagne catalane*, p. 161-162; M. d C. MOSQUERA MERINO, «Ceuta y Génova, incidencias bélicas (siglo XIII)», *Congreso Intern. El Estrecho...*, *Actas*, t. II, p. 240-243, passe en revue les différentes interprétations proposées jusqu'alors sur l'identité des *Calcurini*. Notons que c'est en 1227 qu'a été promulgué ce qu'on appelle l'Acte de Navigation catalan.
- 63 Ch. E. DUFOURCQ, «Question de Ceuta», p. 98; H. FERHAT, *Sabta*, p. 216-217, parle de siège et d'une défense dans laquelle Yanashtî s'est illustré en dirigeant personnellement la résistance! Mais avoue que «les motifs de cette agression sont obscurs». Ne confond-elle pas, dans

- la mesure où elle s'appuie sur les sources arabes, avec l'expédition envoyée par Gênes pour obtenir réparation et sur laquelle elle fait silence?; G. JEHEL, «Relations entre Gênes et le Maghreb», p. 113-117 revient sur toute cette affaire.
- 64 Plusieurs auteurs évoquent ce pacte de défense, dont font état les *Annali Genovesi* de CAF-FARO, IV, 114. Il a peut-être été conclu par Jacopo di Marino comme le pensent Ch. E. DUFOURCQ, «Question de Ceuta», p. 88 et à sa suite M. CHERIF, *Ceuta* p. 35. Selon eux, Yanashī a demandé officiellement à Gênes, vite alertée par des survivants, une aide contre ces *Cal-curini*. Cf. M. d. C. MOSQUERA MERINO, «Ceuta y Génova», p. 235, selon qui «Los cronistas genoveses están de acuerdo en indicar que al-Yanasti, Señor de Ceuta, había ofrecido pagar la mitad de los gastos de la expedición (de socorro)».
- 65 Ch. E. DUFOURCQ, «Question de Ceuta», p. 101: de 400 000 dinars selon le *Rawd al-Qirtās*; M. CHERIF, *Ceuta*, p. 35-36.
- 66 Sur cette institution: R. DI TUCCI, «Documenti inediti sulla spedizione e sulla Mahona dei Genovesi a Ceuta», *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, t. LXIV, 1935.
- 67 H. FERHAT, *Sabta*, p. 216-217.
- 68 H. FERHAT, *Sabta*, p. 221-223; M. CHERIF, *Ceuta*, p. 36-38.
- 69 H. FERHAT, *Sabta*, p. 225-227. Selon IBN IDHÂRĪ, *Bayân*, t. III, p. 347, la décision des habitants de remplir chaque année les silos date de cette époque.
- 70 H. FERHAT, *Sabta*, p. 227; M. CHERIF, *Ceuta*, p. 38. Les monnaies témoignent des changements d'obédience: J. J. LORENTE et T. IBN HÂFIZ IBRÂHÎM, *Numismatica*, p. 115-117.
- 71 *El-Maqsad (Vie des saints du Rif) de 'Abd El-Haqq el-Bâdisî*, trad. et notes G. S. COLIN, Archives Marocaines, t. XXVI, 1926.
- 72 H. FERHAT, *Sabta*, p. 228, d'après J. de MASCARENHAS, *Historia de la ciudad de Ceuta*, Coimbra, 1918, p. 57.
- 73 H. FERHAT, *Sabta*, p. 230-239; M. CHERIF, *Ceuta*, p. 39-41; J. D. LATHAM, «The Rise of the Azafids of Ceuta», *Israel Oriental Studies*, t. II, 1972, p. 263-287.
- 74 J. J. RODRIGUEZ LORENTE et T. IBN HÂFIZ IBRÂHÎM, *Numismatica*, p. 118-119: «su excelente calidad y su relativa abundancia nos dan una clara indicación del gran poderío económico alcanzado por Ceuta bajo los 'azafies».
- 75 Elle est connue par une lettre adressée à Murtadâ: M. H. HILA, *Rasa'il dîwâniyya min Sabta fi al-'ahd al-'Azafî*, Rabat, 1979, p. 115-121. H. FERHAT, *Sabta*, p. 243-244. Sur les problèmes que pose ce document: B. ROSENBERGER, «Contrôle du détroit...», p. 34-36.
- 76 IBN IDHARĪ, *Bayân*, t. II, p. 275-276, hésite entre 659 H./ 1260-1261 et 662 H. / 1263-1264. M. CHERIF, *Ceuta*, p. 45 opte pour 1262; H. FERHAT, *Sabta*, p. 242-243 donne 1260-1261.
- 77 R. ARIÉ, *l'Espagne musulmane au temps des Nasrides (1232-1492)*, Paris, 2^e éd. 1990, p. 63; Ch. E. DUFOURCQ, «Un projet castillan du XIII^e siècle: la croisade d'Afrique», *Revue d'histoire et de civilisation du Maghreb*, n° 1, 1966, p. 38-39. B. ROSENBERGER, «Contrôle du détroit», p. 32-33.
- 78 M. KABLY, *Société...*, p. 58; M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *La intervención de los Benimerines en la península ibérica*, Madrid, 1992, p. 324-328.
- 79 M. CHERIF, *Ceuta*, p. 140.
- 80 Archives de la Couronne d'Aragon, Rg. 15, f. 130, v°; Ch. E. DUFOURCQ, «Un projet», p. 45; B. ROSENBERGER, «Contrôle du détroit», p. 39.
- 81 J.D. LATHAM, «The strategic position and defence of Ceuta in the later muslim period», *The Islamic Quarterly*, t. 15, 1971, p. 189-204; H. FERHAT, *Sabta*, p. 354-355; M. CHERIF, *Ceuta*, p. 74-76.
- 82 Il faut l'identifier à Ghassassa: AL-'OMARI, *Masâlik El Absâr fi Mamâlik el Amsâr. I L'Afrique moins l'Egypte*, trad. M. GAUDEFROY-DEMOMBYNES, Paris, 1927, p. 163 et n. 1. «Elle possède un bon port» selon JEAN LÉON L'AFRICAIN, *Description*, p. 290.
- 83 Ch. E. DUFOURCQ, *Espagne catalane*, p. 159.
- 84 Le royaume de Majorque existe de 1276 à 1343. Ch.E. DUFOURCQ, *Espagne catalane...*, tableau p. 596-597: de 1311 à 1331, 33 pour Ceuta, 19 pour Alcudia, 1 pour Melilla et al-Mazamma; M. D. LÓPEZ PÉREZ, *Corona de Aragón*, p. 233-236, 238, 241-259. De 1372 à 1410 existe une association de marchands majorquins la *Liga de Alcudia*, hostile à Gênes (p. 473).
- 85 Ch. E. DUFOURCQ, «Question de Ceuta», p. 72, n. 4: documents de 1356 et 1359; M. D. LÓPEZ PÉREZ, *Corona de Aragón*, p. 227.
- 86 M. D. LÓPEZ PÉREZ, *Corona de Aragón*, p. 182-183 et 194-202.
- 87 M. CHERIF, *Ceuta*, p. 140; G. JEHEL, «Les relations...», p. 118, nuance ce point de vue: «le détroit de Gibraltar et Ceuta restent une polarité majeure de la politique génoise bien au delà de 1230.»
- 88 R. H. BAUTIER, «Les relations commerciales Europe-Afrique du Nord et l'équilibre méditerranéen du XII^e au XIV^e siècle», *Bulletin philologique et historique du Comité des travaux scientifiques et historiques*, 1953-54, p. 399-416; J. DEVISSE «Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale en relation avec la Méditerranée. Un essai sur le commerce africain médiéval du XI^e au XVI^e siècle», *Revue d'Histoire économique et sociale*, t. L, 1972, p. 357-397; M. KABLY, *Société*, p. 97-99.
- 89 Ch. E. DUFOURCQ, *Espagne catalane*, p. 396: en mai 1309 un messager débarqué à Alcudia se rend à Fès «à bride abattue».
- 90 C. CAHEN, «Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Egypte médiévale d'après le *Minhâdj d'al-Makhzûmî*», *Journal of economic and social History of Orient*, t. VII, 1964, p. 217-314.
- 91 Celui de 1160 avec Gênes les fixe à 8%.
- 92 G. JEHEL, «Gênes et le Maghreb...» p. 75. Ils avaient une *scribania* (un notaire) dès 1214. Le fondouk et le consulat des Marseillais est attesté en 1236 au plus tard (R. PERNOD, *Commerce de Marseille*, p. 170-173).
- 93 Les autorités de Majorque se plaignent, à la fin du XIV^e et au début du XV^e siècle, de l'insécurité et des violences à Alcudia: M. D LOPEZ PÉREZ, *Corona de Aragón*, p. 517 et 846.
- 94 Exemple en 1338 dans M. D. LÓPEZ PÉREZ, *Corona de Aragón*, p. 90-91.
- 95 Ainsi en 1322 des Catalans capturent une galère et un *leny* de Ceuta et vendent pour 4 000 livres de Barcelone plus de 100 marins et passagers. En 1330 des marchands de Ghassassa ont, dans le port d'Almería, sur le bateau qui leur appartient une quarantaine de balles de draps de laine, d'autres étoffes, 12 sacs de coton, 166 jarres d'huile, 16 paniers de figues, une charge de malaguettes, 3 charges de mastic et 13 de noix de galle. Ils ont aussi 170 dinars et 80 besants d'argent. (Ch. E. DUFOURCQ, «Commerce du Maghreb», p. 183).
- 96 Ch. E. DUFOURCQ, «Commerce du Maghreb», p. 180.

- 97 Ch. E. DUFOURCQ, «Aperçu sur le commerce entre Gênes et le Maghreb au XIII^e siècle», *Mélanges Edouard Perroy*, Paris, 1973, p. 729 et 733.
- 98 Ch. E. DUFOURCQ, «Aspects internationaux de Majorque durant les derniers siècles du Moyen Age», *Mayurqa*, t. XI, 1971, p. 36.
- 99 M. CHERIF, *Ceuta*, p. 145-146.
- 100 H. C. KRUEGER, «Wares of exchange...» p. 59-67; G. JEHEL, *Les Génois*, p. 468-469.
- 101 JEAN LÉON L'AFRICAIN, *Description*, p. 269: «Beni Fensecare».
- 102 Assez peu dans les ports du Rif. Ch. E. DUFOURCQ, *Espagne catalane*, p. 544; M. D. LÓPEZ PÉREZ, *Corona de Aragón*, p. 526-548: ex. en 1351, un Majorquin va charger dans sa nef 1.000 *cuarteras* de blé à Alcudia (p. 545-546).
- 103 Ch. E. DUFOURCQ, *Espagne catalane*, p. 545; M. D. LÓPEZ PÉREZ, *Corona de Aragón*, p. 549 et 855.
- 104 G. JEHEL, «Les relations», p. 111 et note 17.
- 105 M. CHERIF, *Ceuta*, p. 146: par les Marseillais en particulier.
- 106 Ch. E. DUFOURCQ, *Espagne catalane*, p. 71-82, 466-467, 473-474, 573-574; M. CHERIF, *Ceuta*, p. 145; M. D. LÓPEZ PÉREZ, *Corona de Aragón*, p. 806-812 et 832-841.
- 107 B. ROSENBERGER, «Problema del estrecho...», p. 245-287.
- 108 *Rawd al-Qirtâs*, trad. p. 731. Sur ces événements la *Cronica del rey don Alfonso decimo (crónicas de los reyes de Castilla, I, B. A. E., t. LXVI,)* comment au chapitre XIX, p.13, 14 et 15, des confusions de lieu et de date.
- 109 M. KABLY, *Société*, p. 68-79.
- 110 Il est ignoré des chroniques arabes mais est conservé dans les Archives d'Aragon. M. L. MAS LATRIE, *Traité de paix et de commerce*, réimpr. New York, 1966, t. II, p. 285-286. Ch. E. DUFOURCQ, *Espagne catalane*, p. 166-167; M. KABLY, *Société*, p. 74-79; H. FERHAT, *Sabta*, p. 245-246.
- 111 Le monnayage traduit le changement: J. J. RODRIGUEZ LORENTE et T. IBN HÂFIZ IBRÂHÎM, *Numismatica*, p. 121 et sq. Il paraît dès lors moins abondant.
- 112 Alors que Ch. E. DUFOURCQ, *Espagne catalane*, p. 167, montre que la flotte catalane a été engagée et a combattu, H. FERHAT, *Sabta*, p. 246 écrit que «rien ne permet d'affirmer que les forces aragonaises soient intervenues; Cf. M. KABLY, *Société*, p. 78-80.
- 113 IBN ABÎ ZAR', *Rawd al-Qirtâs*, trad. p. 592; IBN KHALDOUN, *Berbères*, t. IV, p. 74-75. Un appel unanime des autorités du royaume de Grenade paraît douteux si l'on considère la mésentente entre les Banû Ashqilulâ, maîtres de Malaga, et les Nasrides, que les Mérinides prétendent officiellement réconcilier, dont en fait ils comptent se servir.
- 114 M. KABLY, *Société*, p. 80-91; B. ROSENBERGER, «Problema del estrecho...», p. 263; M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 11.
- 115 IBN ABÎ ZAR', *Rawd al-Qirtâs*, trad. p. 594-595.
- 116 *Crónica de Alfonso X*, cap. LX.
- 117 *Crónica de Alfonso X*, cap. LXV et LXVII; M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 26-27.
- 118 *Rawd al-Qirtâs*, trad. p. 606.
- 119 IBN KHALDOUN, *Berbères*, t. IV, p. 77-78.
- 120 Voir M. KABLY, *Société*, p. 97-109.
- 121 M.A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 35-36, 60-61, 67-69, 81-82.
- 122 Sur les types de navires catalans: Ch. E. DUFOURCQ, *Espagne catalane*, p. 35-47.
- 123 *Rawd al-Qirtâs*, trad. p. 622-628.
- 124 *Crónica de Alfonso X*, chapitres LXIX et LXXII; M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 61-62. Cet abandon traduit bien la difficulté pour le pouvoir royal de maintenir en état une telle flotte, étant donné son coût énorme.
- 125 «Chaque galère marînine comptait 300 à 400 hommes dont 200 archers et arbalétriers, répartis en trois rangées par bateau»: R. ARIÉ, *Espagne musulmane*, p. 268-269. Sur la flotte de Ceuta: M. CHERIF, *Ceuta*, p. 99-108 et «La flotte de Ceuta dans le bassin occidental de la Méditerranée (XII^e-XIV^e siècles)», *VI^e Congrès international d'histoire et de civilisation du Maghreb. Tunis 1993*.
- 126 V. FERNANDES, *Description de la côte d'Afrique de Ceuta au Sénégal par...*, trad. et notes P. de CÉNIVAL et T. MONOD, Paris, 1938, p. 18.
- 127 Les représentations de Saladin par l'intermédiaire de son ambassadeur ont été sans effet.
- 128 CAFFARO, *Annales lanuenses*, éd. L. T. BELGRANO, Rome 1890, p. 39-40 rapporte qu'en 1154 près de la Sardaigne, huit navires almohades ont arrêté une nef génoise afin de vérifier son identité. Le patron de celle-ci opposa une résistance qui dégénéra en combat au cours duquel les Génois subirent de fortes pertes. La nef fut capturée, mais les autorités almohades ne donnèrent pas suite à cet incident. Caffaro y voit une preuve de la crainte inspirée par Gênes, ce qui peut s'interpréter de façon différente par les bonnes relations entre les deux pouvoirs.
- 129 M. GONZALEZ GIMENEZ, «Genoveses en Sevilla (siglos XIII y XIV), *Presencia italiana en Andalucía*, p. 115-130.
- 130 R. S. LOPEZ, «L'attività economica di Genova nel marzo 1253», *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, t. LXIV, 1935, p. 177.
- 131 R. DOEHRD, «Les galères génoises dans la Manche et la Mer du Nord à la fin du XIII^e et au début du XIV^e s.», *Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome*, t. XIX, 1938, p. 10.
- 132 R. G. PEINADO SANTAELLA et J. E. LÓPEZ de COCA CASTAÑER, *Historia de Granada, II, La época medieval. Siglos VII-XV*, Grenade 1987, p. 301.
- 133 Ch. E. DUFOURCQ, «Les communications entre les royaumes chrétiens ibériques et les pays de l'Occident musulman dans les derniers siècles du Moyen Age», *Les communications dans la péninsule ibérique au Moyen age. Actes du colloque tenu à Pau les 28 et 29 mars 1980*, Bordeaux, 1981, p. 43.
- 134 Ch. E. DUFOURCQ, *Espagne catalane...*, p. 201-202.
- 135 A. TORREMOCHA SILVA, I. NAVARRO LUENGO, J. B. SALADO ESCAÑO, *Al-Binya, la ciudad palatina meriní de Algeciras*, Algeciras, 1999.
- 136 Après avoir débarqué à Salobreña, pris Fuengirola, l'expédition subit un échec à Malaga. M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 67-80.
- 137 *Rawd al-Qirtâs*, trad. p. 670.
- 138 *Cronica del rey Don Sancho el Bravo (Crónicas de los Reyes dz Castilla, I, B. A. E., t. LXVI,*

- cap. VII et cap. IX, p. 86. C'est aussi son intérêt, pour assurer la sécurité du transport de l'alun, dont il est maître, vers les Flandres et l'Angleterre, ce qu'il a entrepris dès 1278.
- 139 *Rawd al-Qirtās*, trad. p. 695-696. Selon IBN KHALDOUN, *Berbères*, t. IV, p. 131, des troupes réussissent à passer en septembre et mener quelques actions.
- 140 Ch. E. DUFOURCQ, *Espagne catalane*, p. 298-299; M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 137.
- 141 M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 139-144.
- 142 M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 140 juge peu vraisemblable la version d'Ibn Khaldoun (*Berbères*, IV, 131-132) généralement reprise selon laquelle le Nasride aurait négocié son aide à Sancho IV en échange de la restitution de Tarifa.
- 143 M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 148-157: Muhammad II a débarqué à Belyounech et rencontré Abū Ya'qūb à Tanger en octobre 1293.
- 144 H. FERHAT, *Sabta*, p. 248-49. M. KABLY, *Société*, p. 114; M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 158-162.
- 145 Ch. E. DUFOURCQ, *Espagne catalane*, p. 380-383; M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 161-162 et note 459.
- 146 M. KABLY, *Société*, p. 109-116; M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 163-166.
- 147 H. FERHAT, *Sabta*, p. 252-353, considère que cette occupation a été perçue par les contemporains comme scandaleuse et qu'elle fut un désastre annonciateur du déclin. Elle ne poursuit du reste pas l'histoire de la ville au delà.
- 148 R. S. LOPEZ, «Majorcans and Genoese on the North Sea Route in the thirteenth Century», *Revue belge de philologie et d'histoire*, t. XXIX, 1951, p. 1163-1179. A. SANTAMARÍA, «La reconquista de las vías marítimas», *Anuario de Estudios medievales*, t. X, 1980, p. 66-68; Pour Ch. E. DUFOURCQ, *Espagne catalane*, p. 452 et note 3, les Génois toujours influents à Ceuta ont contribué à y instaurer l'autorité de Grenade en 1306.
- 149 Ce chef des *ghuzât*, volontaires du Maroc mais opposants au Mérinide, prétend au sultanat. Ch. E. DUFOURCQ, *Espagne catalane*, p. 382-383; M. KABLY, *Société*, p. 113-114; M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 162.
- 150 Ch. E. DUFOURCQ, «Commerce du Maghreb», p. 171.
- 151 Sur le traité et sa portée Ch. E. DUFOURCQ, *Espagne catalane*, p. 395-398; M. KABLY, *Société*, p. 119 remarque là encore le silence des chroniques; H. FERHAT, *Sabta*, p. 254, ne dit mot de l'accord entre Abū Rabī' et Jacques II d'Aragon, mais s'étend, p. 249-252, sur celui proposé en 1304 par Abū Ya'qūb; M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 186.
- 152 M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 177-180.
- 153 *Rawd al-Qirtās*, trad. p. 717; IBN KHALDOUN, *Berbères*, t. IV, p. 183-184; Ch. E. DUFOURCQ, *Espagne catalane*., p. 400-401; M. KABLY, *Société*, p. 118-119. B. ROSENBERGER, «Problema del estrecho», p. 272-273; M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 182.
- 154 *Cronica del rey Don Fernando IV*, (*Crónicas de los reyes de Castilla*), I, B. A. E. t. LXVI, cap. XVII-XVIII; R. ARIÉ, *L'Espagne musulmane*, p. 92.
- 155 Des *carracons* transportent jusqu'à 80 chevaux. En décembre 1309, il y a une vingtaine de bateaux dans le port de Ceuta, des galées, des *lenys* et des *anetzours*. (Ch. E. DUFOURCQ, «Commerce du Maghreb», p. 171).
- 156 M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 187.
- 157 *Rawd al-Qirtās*, trad. p. 724; IBN KHALDOUN, *Berbères*, t. IV p. 189.
- 158 IBN KHALDOUN, *Berbères*, t. IV, p. 189; M. KABLY, *Société*, p. 120-121; M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 192-195.
- 159 Ils appuient un prétendant. J. D. LATHAM, «The Later Azafids», *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, N° 15-16, 1973, p. 117-125; H. FERHAT, *Sabta*., p. 255-256; M. CHERIF, *Ceuta*, p. 59-60; Ch. E. DUFOURCQ, *Espagne catalane*, p. 466: l'Aragon très actif dans le détroit ménage le seigneur de Ceuta.
- 160 *Rawd al-Qirtās*, trad. p. 716; *Cronica del rey don Alfonso onceno*, (*Crónicas de los reyes de Castilla*), I, B. A. E., t. LXVI, cap. XI, p. 181; R. ARIÉ, *Espagne musulmane*, p. 95.
- 161 Comme l'affirme H. FERHAT, *Sabta*, p. 255-257.
- 162 Ch. E. DUFOURCQ, *Espagne catalane*, p. 466-468. Vers 1320-1325 de nombreux esclaves catalans se trouvent à Ceuta, Tanger, Alcudia et Badis; M. CHERIF, *Ceuta*, p. 107-108.
- 163 IBN KHALDOUN, *Berbères*, t. IV, p. 216.
- 164 H. FERHAT, *Sabta*, p. 258-259; M. CHERIF, *Ceuta*, p. 61-62.
- 165 M. KABLY, *Société*, p. 133-134.
- 166 Le coût d'une galère est très élevé: F. GARCÍA FITZ, «La defensa de la frontera del Bajo Guadalquivir ante las invasiones benimerines del siglo XIII», *Las Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb (siglos XIII-XVI). Actas del coloquio (Madrid, 17-18 diciembre de 1987)*, Madrid, 1988, p. 275-323. Sur les ressources mérinides, AL-'OMARÎ, *Masâlik al-Absâr*, trad. M. GAUDE-FROY-DEMOMBYNES, p. 170-172.
- 167 M. D. LÓPEZ PÉREZ, *Corona de Aragón*, p. 695-700.
- 168 M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 222-228.
- 169 *Crónica de Alfonso XI*, cap. CCVII; M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 241. Bien que la Castille ait un accord avec l'Aragon pour maintenir 30 galères dans le détroit.
- 170 M. KABLY, *Société*, p. 134. Le royaume hafside est son allié à ce moment. M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 250; la *Crónica de Alfonso XI*, cap. CCVIII, parle de «sesenta galeas et otros navios, de guisa que podian ser mas que docientas y cinquenta velas; et que traxerian en ellas muchos caballos, et muchas armas et muchas viandas...»
- 171 M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 240. Il est possible, toutefois, que des techniciens génois soient intervenus dans la construction et dans la conduite des navires. Très réputés, ils étaient sollicités et n'obéissaient pas forcément aux autorités de leur cité. Celle-ci, jusqu'alors neutre, penche du côté chrétien par crainte du pouvoir naval mérinide (M. D. LÓPEZ PÉREZ, *Corona de Aragón*, p. 64, n. 26).
- 172 IBN KHALDOUN, *Berbères*, t. IV, p. 231; *Crónica de Alfonso XI*, cap. CCIX, p. 307-308 et cap. CCXXXVIII-CCXXXIX, p. 316: «como tovieron la mar siete meses sin nengun contrario, paso aquende aquel rey Albohacen et pasaron con el setenta mill cabaleros et quatrocientas veces mill omes de pie». Chiffres exagérés!; R. ARIÉ, *Espagne musulmane*, p. 267-268; M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Inter-*

vención, p. 252-253; M. D. LÓPEZ PÉREZ, *Corona de Aragón*, p. 63-64.

- 173 M. KABLY, *Société*, p. 130; M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 259-263.
- 174 M. D. LÓPEZ PÉREZ, *Corona de Aragón*, p. 698.
- 175 M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 239-240.
- 176 R. ARIÉ, *Espagne musulmane*, p. 268; M. KABLY, *Société*, p. 135, n. 2: dans une lettre au sultan d'Egypte, Abû-l-Hassan parle de la perte de 67 navires; M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 254-255 et 270-271.
- 177 M. A. MANZANO RODRIGUEZ, *Intervención*, p. 271-280.
- 178 M. KABLY, *Société*, p. 140.
- 179 IBN KHALDOUN, *Berbères*, t. IV, p. 236.
- 180 B. ROSENBERGER, «Problema del estrecho», p. 282.
- 181 M. KABLY, *Société*, p. 140-151.
- 182 M. KABLY, *Société*, p. 163 et 167.
- 183 IBN KHALDOUN, *Berbères*, t. IV, p. 380-381; R. ARIÉ, *Espagne musulmane*, p. 115; M. KABLY, *Société*, p. 203. Grenade s'empare en 1374 de Gibraltar, la dernière place mérinide.
- 184 IBN KHALDOUN, *Berbères*, t. IV, p. 428-432; J. J. RODRIGUEZ LORENTE et T. IBN HÂFIZ IBRÂHÎM, *Numismatica*, p. 124, n° 198.
- 185 M. D. LÓPEZ PÉREZ, *Corona de Aragón*, p. 687-702.
- 186 M. ARRIBAS PALAU, *Intercambio de embajadas entre Abû Sa'îd 'Uthman III de Marruecos y Fernando I de Aragón*, Tétouan, 1956.
- 187 JEAN-LÉON L'AFRICAIN, explique la ruine de nombreuses localités par «les guerres de Sahid», *Description*, p. 171-172, 173, 175, 178, 179, 187, 241.
- 188 G. EANES de ZURARA, *Crónica da tomada de Ceuta*, éd. F. M. ESTEVES PEREIRA, Lisbonne, 1915; J. de MASCARENHAS, *Historia de la ciudad de Ceuta*.
- 189 G. E. de ZURARA, *Chronica do Conde Dom Pedro de Meneses*, Lisbonne, 1793, rééd. 1988.
- 190 Contrairement à ce que laisse entendre ZURARA auquel MAGALHÃES GODINHO emboite le pas. H. Ferhat arrête son étude à la date de 1386 estimant que tout ce qui faisait la vie de la cité a disparu.
- 191 M. ARRIBAS PALAU, «Reclamaciones cursadas por Fernando de Aragón a Abû Sa'îd 'Uthmân de Marruecos», *Boletín de la Real Academia de Buenas Letras*, t. XXX, 1963-1964, p. 307-322.
- 192 M. D. LÓPEZ PÉREZ, *Corona de Aragón*, p. 413 et 516.

- 193 P. MACAIRE, *Majorque et le Maghrib au XV^e siècle*, Th. III^e cycle, Paris X, 1977, p. 266-267.
- 194 J. GUIRAL, «Les relations commerciales du royaume de Valence avec la Berbérie au XV^e siècle», *Mélanges de la Casa de Velasquez*, t. X, 1974, p. 99-131.
- 195 M. D. LÓPEZ PÉREZ, *Corona de Aragón*, p. 398-399: captures en 1411-1412 de *caros* entre Malaga et Tanger, Ceuta et Gibraltar, d'une petite embarcation entre Málaga et Ceuta.
- 196 JEAN LÉON L'AFRICAIN, *Description*, p. 276 et 290.
- 197 J. WAINSBOROUGH, «A Moroccan Amîr's commercial Treaty with Venice of the Year 1508» *Bull. of the School of Oriental and African Studies*, t. XXV, 1962, p. 450-453.
- 198 R. RICARD, «Contribution à l'étude du commerce génois au Maroc durant la période portugaise (1415-1550)», *Etudes sur l'histoire des Portugais au Maroc*, Coimbra, 1955, p. 115-142.
- 199 JEAN LÉON L'AFRICAIN, *Description*, p. 274: de Badis «les corsaires (...) vont, avec leurs fustes, piller les rivages chrétiens».
- 200 J. E. LOPEZ DE COCA, «Esclavos, alfaqueques y mercaderes en la frontera del mar de Alboran (1490-1516)», *Hispania*, t. XXXVIII, 1978, p. 275-300.

LES PORTS MÉDITERRANÉENS EN OCCIDENT MUSULMAN À TRAVERS LA LITTÉRATURE GÉOGRAPHIQUE ARABE DU MOYEN ÂGE

BRAHIM EL KADIRI BOUTCHICH

Le milieu naturel, la position géographique et l'étendue de la côte maritime méditerranéenne en Occident Musulman, ont favorisé l'existence d'un nombre considérable de ports sur tout le long de la méditerranée, au Moyen Âge.

Cependant nos informations sur ces ports restent insuffisantes et dispersées dans l'historiographie arabe médiévale, qui ne s'était pas intéressée directement aux questions économiques et à celles des ports en particulier, à l'exception de quelques textes indirects, cités par les historiens, qui décrivent les combats maritimes menés par les Musulmans contre la piraterie chrétienne.

Par contre, la littérature géographique arabe médiévale nous fournit des indications importantes capables de faire avancer nos recherches sur les ports méditerranéens en Occident Musulman.

Attirés par l'importance de l'espace maritime en général, et celui de la méditerranée en particulier, certains géographes arabes comme Ibn Hawkal, Al Bakri, Al-Idrissi et d'autres, ont donné parfois des renseignements précieux sur les différents ports de l'Occident Musulman, et ont mis l'accent sur leurs relations commerciales avec les autres ports méditerranéens.

Cependant, il faudrait noter que malgré l'importance de la littérature géographique, celle-ci reste encore mal exploitée au niveau de la recherche historique contemporaine. Dans son importante étude sur l'espace maritime en Occident Musulman au Moyen Âge¹, Christophe Picard avait exploité les différentes sources qui contiennent des données limitées ou plus détaillées sur les ports maghrébins du VIII au XIII^e siècle. Bien que les sources géographiques arabes constituent une bonne partie de sa bibliographie, son intérêt ne s'était pas orienté vers l'étude de

l'apport des géographes arabes médiévaux dans la mise en évidence des ports maghrébins éparpillés sur le littoral méditerranéen.

Par conséquent, l'objectif de cet article est d'exploiter les textes mentionnés dans les sources géographiques arabes écrites au Moyen Âge, dans le but d'avoir une image générale sur les ports méditerranéens en Occident Musulman.

I. POURQUOI LES GÉOGRAPHES ARABES MÉDIÉVAUX SE SONT – ILS – INTÉRESSÉS AUX PORTS MÉDITERRANÉENS?

Si l'espace maritime avait attiré l'attention des géographes arabes médiévaux en raison de la curiosité scientifique, il est certain aussi que l'intérêt qu'ils portaient à la question des ports peut être expliqué par les facteurs suivants:

1. L'importance des ports dans les domaines politique et militaire

En se référant aux sources géographiques arabes, nous pouvons déduire que leurs auteurs étaient conscients de l'importance des ports et du poids qu'ils représentaient pour les différents Etats du Maghreb dans leur stratégie politique et militaire. Aucun géographe n'ignorait qu'un Etat au Moyen Age ne pouvait sauvegarder son espace vital ainsi que sa puissance politique, sans posséder une puissance maritime dont les ports constituaient son noyau essentiel.

Quant à l'importance des ports dans l'espace militaire, les géographes arabes étaient convaincus qu'un pays ne peut devenir une superpuissance politique et réaliser des victoires militaires sans s'appuyer sur des ports qui représentaient le moteur de toute activité militaire. C'est pourquoi ils consacraient une place importante dans leurs ouvrages pour parler des rôles militaires joués par les ports méditerranéens.

2. Le djihad

Le djihad (la guerre sainte) et la lutte contre la piraterie chrétienne exigeaient la construction et l'amélioration des ports pour affronter l'ennemi, ce qui explique l'apparition des noms des ports d'Occident Musulman dans les sources géographiques notamment à travers les textes qui traitent de la conquête musulmane au Maghreb d'une part, et dans les récits qui décrivent les guerres musulmanes menées ultérieurement contre la flotte maritime chrétienne, d'autre part².

3. Les ports comme base de toute puissance économique

Les géographes arabes étaient également conscients que la puissance économique d'un Etat ne peut être réalisée qu'à partir des ports

qui lui permettent d'être ouvert sur le monde extérieur et lui garantissent la continuité des échanges commerciaux. C'est ainsi qu'en parlant d'un tel port, les géographes évoquaient sa capacité et sa garantie pour accueillir les grands navires chargés de marchandises. Dans la citation consacrée au port de Djazirat beni-mezghana (Alger actuellement), Al-Bakri disait que c'était «un port sécurisé pour les navires d'Ifriqia et al-Andalus parmi d'autres»³. La valeur d'un port est évaluée également par ces géographes selon son activité dans le domaine des importations et des exportations, ainsi que la valeur des marchandises qu'il accueille⁴.

Aussi, les informations que les géographes arabes apportent sur la construction ou l'amélioration de certains ports sont liées au domaine commercial. En effet, les anciens ports qui ont été détruits ou qui ont subi un délabrement dans les périodes ultérieures ont poussé certains gouverneurs musulmans à les réhabiliter. Dans ce sens, Al-Hassan al-Wazzane rapporte que les wisigothes avaient détruit la ville de Skikda et son port. Se rendant compte de l'excellence de son emplacement stratégique au niveau du commerce, un souverain musulman l'avait reconstruit pour accueillir les commerçants⁵.

4. La description des routes maritimes

Puisque la description des villes, des mers, des routes terrestres et maritimes représentaient la préoccupation essentielle de la plupart des géographes arabes, il était évident qu'ils donnaient un grand intérêt aux ports qui constituaient les artères essentielles des routes maritimes.

5. Le pèlerinage

En tant que Musulmans, les géographes arabes étaient attirés par la question des ports qui représentaient à l'époque médiévale des points de départ pour aller en pèlerinage, surtout que les voies terrestres étaient dangereuses et les fatawas des Oulemas (les jurisconsultes Musulmans) encourageaient les musulmans de voyager par bateaux pour faire le pèlerinage à cause des dangers qui peuvent les menacer dans les routes terrestres⁶.

Si les facteurs précédents expliquent l'intérêt que la littérature géographique arabe portait à l'espace maritime et aux ports méditerranéens en particulier, nous tenons à signaler que malgré l'importance de ces informations, elles restent en général sommaires, et superficielles parfois. A l'exception de quelques textes, la plupart se contentent de citer les noms des ports d'Occident Musulman, sans mentionner ni la date de leur construction, ni le nom de ceux qui les avaient bâtis, et ne donnent pas des détails sur leurs activités commerciales ou militaires.

Malgré ces défauts, quelques textes dispersés dans les sources géographiques arabes sont d'une extrême importance et fournissent de nouvelles données sur les ports d'Occident Musulman situés sur la rive sud de la méditerranée.

II. LES DONNÉES ÉCONOMIQUES RELATIVES PORTS MÉDITERRANÉENS EN OCCIDENT MUSULMAN À TRAVERS LA LITTÉRATURE GÉOGRAPHIQUE ARABE DU MOYEN AGE

L'Occident Musulman a profité de sa position stratégique en méditerranée occidentale et de ses côtes étendues sur la rive sud méditerranéenne pour construire des ports dans le but d'être en liaison avec le monde extérieur.

Avant d'aborder cette question, nous tenons à signaler d'abord qu'au niveau terminologique, les géographes arabes utilisent souvent le terme «marsa» pour désigner les ports. Yaqut al-Hamawi explique ce terme en disant qu'il est dérivé du verbe «accoster»⁷.

La littérature géographique arabe nous permet aussi d'acquérir d'autres informations sur les distances entre les ports méditerranéens et les problèmes relatifs au climat, tels que les tempêtes et les autres catastrophes naturelles. D'autres indications concernant leurs activités économiques et militaires sont mentionnées également dans les sources géographiques arabes qui apportent quelques éclairages dans ce domaine. En parlant de la conquête musulmane de la ville de Tripoli sous le commandement de Amr ibn al'as, le géographe Al-Bakri parle du port de cette ville. Il rapporte qu'il n'y avait pas d'enceinte entre la mer et la ville et ajoute que «les navires accostaient à son port»⁸.

Après cette remarque, nous allons étudier les différentes données économiques mentionnées dans les sources géographiques arabes écrites au Moyen Age.

1. Les ports libyens

– Le port de Syrte

En examinant les différents textes géographiques, on remarque que le géographe Al-Bakri avait donné plusieurs renseignements économiques sur ce port qui accueillait selon lui des bateaux chargés d'huile. Les habitants de Syrte essayaient par tous les moyens d'imposer le prix de vente de ce produit aux marchands qui venaient à leur port pour l'acquérir⁹. De sa part, Ibn Hawkal parle de différentes marchandises importées au port de Syrte, ainsi que les produits exportés du même port, en particulier l'alun qui existait en abondance dans cette région¹⁰.

– Le port de Tripoli

Les textes concernant ce port sont mentionnés chez Al-Bakri, Ibn Hawkal, ainsi que chez l'auteur anonyme de l'ouvrage géographique intitulé 'Al-Istibsar'.

Le premier parle de l'exportation d'une quantité énorme de sel à partir de ce port vers les ports extérieurs des autres pays¹¹. Quant au second, il mentionne l'importance de ce port et son activité commerciale dynamique, en rapportant que les navires venus des pays européens pour y accoster étaient chargés de toute sorte de marchandises et que les échanges commerciaux dans ce port se continuaient jour et nuit sans arrêt¹². Le troisième géographe décrit lui aussi l'activité commerciale

maritime intense que connaît ce port, en affirmant que tous les citoyens de Tripoli étaient des commerçants qui voyageaient par voies terrestres et maritimes¹³.

2. Les ports tunisiens

A travers l'histoire, la Tunisie représentait un lieu de rencontre entre les différentes civilisations et groupes ethniques, grâce à ses ports méditerranéens qui avaient joué un rôle important dans les relations économiques de l'Occident Musulman avec les autres pays. Les textes des géographes arabes médiévaux en témoignent. Pour vérifier cette hypothèse, nous allons prendre en considération trois cas de ports tunisiens.

– Le port de Gabès

Le commerce maritime de la ville de Gabès était basé sur ce port qui exportait selon Al-Bakri les fruits de toute sorte, la soie¹⁴ et les peaux¹⁵. Selon le même géographe, un minaret était bâti dans ce port pour orienter les bateaux qui y venaient pour des buts commerciaux¹⁶. Al-Idrissi, signale également que le port de Gabès exportait de l'huile¹⁷. Sa situation stratégique a favorisé sans doute ses activités commerciales comme on déduit des citations de ces deux géographes.

– Le port de Sfax

Dans la partie consacrée à la description de la ville de Sfax, al-Idrissi signale que cette ville a «un bon port aux eaux calmes»¹⁸, ce qui veut dire que les circonstances naturelles étaient en sa faveur pour accomplir sa fonction. En effet ce port était connu pour son exportation de quantités énormes de poissons qui existaient en abondance sur la côte de cette ville selon le géographe Ibn Hawkal¹⁹. Un autre géographe mentionne aussi le rôle de ce port dans l'exportation de l'huile vers l'Italie, la Sicile, la

France et les autres pays d 'Occident Chrétien²⁰.

– Le port d'al-Mahdia

L'auteur d' 'al-Istibsar' considère le port d'al-Mahdia l'une des merveilles du monde, il pouvait accueillir selon sa citation jusqu'à 30 bateaux. Pour garantir sa sécurité, on a bâti deux minarets et on a mis une chaîne entre eux de façon qu'aucun navire ne puisse entrer sans avoir l'autorisation des gardiens du port²¹. A son tour, Al-Idrissi parle de son importance en nous informant qu'il est bâti par le Calife Fatimide Ubayd Allah Al-Mahdi. Dans ce contexte il dit: «ce port était un des ports les plus fréquentés par les navires de transport venant du Mashriq, du Maghreb, de l'Andalousie, des pays latins et d'autres contrées»²².

Il affirme aussi que ces pays y exportaient d'une façon permanente de grandes quantités de marchandises évaluées à des sommes énormes et se vendaient totalement. Quant aux exportations, le port d'al-Mahdia exportait selon les textes d'Al-Idrissi les tissus célèbres connus de bonne réputation²³. Mais l'activité commerciale de ce port a diminué au temps où ce géographe rédigeait son livre.

3. Les ports algériens

– Le port d'Al-Marsa al-Kabir

En citant les différents ports algériens, al-Idrissi fait allusion à ce port qui «n'a pas son pareil sur tous les rivages de la Berbérie»²⁴. En effet il accueillait non seulement les navires commerciaux, mais aussi les grands bateaux de voyage, en particulier, ceux qui se dirigeaient vers l'Andalousie²⁵.

– Le port de Tanas

Il est bâti selon le géographe Yakut al-Hamawi par un groupe de marins andalous au IXe siècle pour des motifs économiques²⁶. Il

exportait le fer, le blé et les céréales vers les autres ports. Al-Idrissi rapporte que les navires chargés de marchandises ne cessent d' y accoster pour effectuer des échanges commerciaux²⁷.

4. Les ports marocains

L'entichement des marocains pour la mer ainsi que leur expériences maritimes les ont poussés à construire un nombre considérable de ports sur le littoral méditerranéen, sachant que le Maroc n'est loin de l'Espagne que de quelques kilomètres.

Parmi les ports marocains méditerranéens mentionnés dans la littérature géographique arabe, nous nous contentons de citer les plus célèbres:

– Le port de Ceuta

Situé dans un lieu stratégique à proximité de l'Espagne, ce port avait joué un rôle prépondérant dans le domaine des échanges commerciaux. Il paraît à travers les sources géographiques arabes qu'il était très actif au niveau économique. Ce dont témoigne l'aide d'Ilián, souverain de la ville de Ceuta qui a facilité ainsi la traversée des Musulmans en Andalousie dans des navires commerciaux²⁸. Ce port reste durant toute la période musulmane un pont essentiel qui relie le Maroc à l'Espagne. Ibn Hawkal le décrit dans les termes suivants: «un port très proche»²⁹, vu son importance et sa proximité, douze km de la rive nord de la Méditerranée. Un autre géographe le considère comme le meilleur port sur le littoral méditerranéen³⁰. De tels témoignages affirment l'importante position stratégique de ce port, lieu d'arrivée de navires provenant de diverses régions.

En ce qui concerne les marchandises exportées à partir du port de Ceuta, les textes des géographes arabes affirment qu'on y exportait des colliers faits de corail, principalement vers Ghana³¹, ainsi que la betterave à sucre et les poissons. Dans ce contexte Al-Idrissi affirme que: «Nulle-part, on ne fait des pêches aussi fructueuses»³².

De telles exportations ont permis à la ville de Ceuta d'être une puissance économique et une métropole reliant l'Occident Musulman à l'Europe et à l'Orient.

– Le port de Tanger

Al-Idrissi décrit ce port par les mots suivants: «On y construit des navires, son port est le point de départ et d'arrivée des bateaux»³³.

Ce texte nous permet de déduire l'apport apparent du port de Tanger dans l'économie de l'Occident Musulman en général, et son rôle essentiel dans les échanges commerciaux en particulier. De sa part, l'auteur d' 'al-Istibsar' nous renseigne que la ville de Tanger avait un grand fleuve qui facilitait l'accès des navires venus pour accoster dans son port³⁴.

III. L'ACTIVITÉ MILITAIRE ET LES PROBLÈMES DES PORTS EN OCCIDENT MUSULMAN À TRAVERS LA LITTÉRATURE GÉOGRAPHIQUE ARABE

Après la conquête du Maghreb, et la défaite totale de Byzance, les Musulmans s'étaient intéressés à la construction de nouveaux ports et l'amélioration des anciens pour se défendre des attaques chrétiennes et appuyer la politique du Djihad. Dans ce sens, les géographes arabes nous fournissent quelques textes qui parlent des projets de construction de «*Dour a-sinâa*», qui signifie des manufactures spécialisés dans la construction navale destinée vers des fins militaires.

Le géographe al-Bakri informe que le port de Bûna situé sur le littoral tunisien était consacré à préparer les navires pour conquérir «*Bilad a-Rûm*, la Sardaigne et d'autres pays latins»³⁵.

Dans la ville de Soussa en Tunisie également, l'Emir Ziadat Allah Ibn al-Aghlab a bâti en 816 un port dans le but d'en faire une base militaire maritime pour affronter ses adversaires³⁶.

En parlant de la ville de Tabarqa, l'auteur d'Al Istibsar mentionne qu'elle avait un port spécialisé en construction navale pour attaquer les Byzantins³⁷. La même fonction militaire est assumée par le port de Marsa al Khazar en Algérie³⁸, sans oublier que les Musulmans avaient profité du port de Ceuta pour réaliser leur expansion militaire en Andalousie et que le Calife andalous Abderrahman Annâssir l'avait utilisé durant ses guerres contre les Fatimides qui occupaient une bonne partie du Maghreb au X^e siècle.

Pour ce qui concerne les indications apportées par la littérature géographique arabe à propos des problèmes qu'avaient connus les ports d'Occident Musulman, on déduit que certains ports étaient à l'abri des dangers comme celui de Tripoli, Marsa al-Rûm et Marsa al Djazà'ir³⁹, alors que d'autres devaient affronter des problèmes et des difficultés d'accostage à cause des vents violents. Le port de Tamantfoust représentait un exemple. Les géographes arabes avaient souligné ses atouts comme un port efficace, mais les vents violents rendaient difficile le départ des navires et leur accostage⁴⁰. Le géographe Ibn Hawkal parle des difficultés que rencontraient les navires à Tripoli à cause des vents et des tempêtes, ce qui rendait nécessaire le secours des habitants de la ville pour faciliter l'accostage des bateaux. Dans ce sens, il dit: «*Arrivés à ce port, les navires rencontrent des vents très forts, les vagues deviennent houleuses. Vu son exposition et l'accostage difficile, Les habitants viennent volontairement à leur secours dans leurs barques et attachaient le navire avec leurs cordes pour faciliter son accostage*»⁴¹.

Le port de Tabarqa connaissait un trafic fréquent des navires que Yaquût al-Hamawi classait parmi les grands. Il affirme aussi qu'un fleuve facilitait l'accès et la sortie des navires qui arrivaient à ce port⁴².

Ibn Said, quant à lui, affirme que ce port n'a pas d'égal sur le littoral méditerranéen et qu'il pouvait faire face au danger des vents grâce à sa position naturelle «*tel un bassin sculpté dans la pierre*»⁴³.

Nous déduisons de l'ensemble des informations citées dans les sources géo-

graphiques arabes que les difficultés climatiques étaient plus fréquentes en hiver qu'en d'autres saisons.

En plus de ces problèmes d'ordre naturel, il y en avait d'autres liés à la superficie étroite de quelques ports, ce qui empêchait les navires d'accoster dans des meilleures conditions, surtout dans le cas où ils étaient nombreux, le port de Jijel en Algérie représente un exemple frappant selon le témoignage d'Al-Idrissi⁴⁴. Nous ne connaissons pas les solutions que les différents Etats d'Occident Musulman avaient pu apporter à ces problèmes. Il semble que d'autres navires, pour éviter ces difficultés, se dirigeaient vers d'autres ports voisins plus favorisés. Le géographe Ibn Said avait évoqué ce cas en parlant des navires qui s'orientaient vers le port de Ras al-djabal au lieu d'accoster dans celui de Tunis à cause du mauvais temps qui régnait surtout en hiver⁴⁵.

Pour conclure, on peut dire que la littérature géographique arabe représente une source importante capable d'enrichir nos connaissances sur la question des ports méditerranéens grâce aux nouvelles données qu'ils apportent aux chercheurs, en particulier les indications concernant leurs activités économiques et militaires ainsi que les problèmes naturels qui empêchaient l'accostage des navires arrivant à ces ports.

NOTES

- 1 PICARD (c), *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Age, VIIIe-XIIIe siècle*, PUF, Paris, 1997.
- 2 Les historiens d'Occident Musulman avaient cité d'une manière indirecte quelques informations sur les navires et les ports méditerranéens quand il décrivent la conquête musulmane au Maghreb. Voir par exemple: Al-Raqiq Al-Quayrawani, *Tarikh Ifriquia wa'l-Maghrib*, établi par al-Mandji al-Ka'bi. Tunis 1968, p. 44-45.
- 3 *Kitab al-mughrib fi bilad Ifriquia wa'l maghrib*, établi par Deselane, Alger 1911, p. 65-66.

- 4 voir: Yakût al-Hamawi, *Mu'djam al bûldane*, Beyrouth (sans date d'édition), t. 4, p. 92.
- 5 Hassan al-Wazzane, *La description de l'Afrique*, traduction arabe, Rabat 1980, t 2, p. 55.
- 6 Picard, *op. cit*, p. 175.
- 7 *Mu'djam al bûldane*, t. 2, p. 106.
- 8 Al-Bakri, *op. cit*, p. 8 – Yakût al-Hamawi, *op. cit*, t. 4, p. 82.
- 9 Al-Bakri, *op. cit*, t. 1, p. 651.
- 10 Ibn Hawkal, *Sûrat al-ard*, Dar maktabat al-hayat, Beyrouth 1979, p. 71.
- 11 Al-Bakri, *op. cit*, p. 7.
- 12 Ibn Hawkal, *op. cit*, p. 72.
- 13 Auteur anonyme, *al-Istibsar*, établi par Sâad Zaghlûl, Casablanca 1985, p 110.
- 14 Al-Bakri, *op. cit*, t. 2, p. 665-17.
- 15 Ibn Hawkal, *op. cit*, p. 72.
- 16 Al-Bakri, *op. cit*, p. 665-17.
- 17 Al-Idrissi, *Géographie du Maghreb*, extrait du *Kitab Nûzhat al-Mûshtak*, établi par Hadj Sodk, Alger 1980, p. 141.
- 18 Ibid, (La partie traduite en Français), p. 130.
- 19 Ibn Hawkal, *op. cit*, p. 72.
- 20 Auteur anonyme, *Al Istibsar*, p. 117.
- 21 voir: *al-Istibsar*, p. 118
- 22 Al-Idrissi, *op. cit* (La partie traduite en Français), p. 131.
- 23 Ibid, p. 143.
- 24 Ibid, (La partie traduite en Français), p. 97.
- 25 Ibid, p. 143.
- 26 Yakût al-Hamaoui, *op. cit*, t. 2, p. 48.
- 27 Al-Idrissi, *op. cit*, p. 104-105.
- 28 Ibn Said, *Kitab al-djûgrafia*, établi par Ismail al-Arabi, Beyrouth 1970, p. 139.
- 29 *Sûrat al-ard*, p. 79.
- 30 Yakût al-Hamawi, *op. cit*, t 3, p. 182.
- 31 Al-Idrissi, (La partie traduite en Français), p. 165.
- 32 Ibid, p. 165.
- 33 Ibid, p. 183.
- 34 *Al-Istibsar*, p. 139
- 35 Al Bakri, *op. cit*, p. 82.
- 36 Hassan Housni Abdelwahab, *Warakat anil hadara al Arabia bi Ifriquia attûnûssia*, Maktabat al manar, Tunis 1966, t. 2, p. 22.
- 37 Auteur anonyme, *l'Istabsar*, p. 126.
- 38 Al-Bakri, *op. cit*, p. 55.
- 39 Ibid, *op. cit*, p. 82 -83-85.
- 40 Marmol, *L'afrique* (traduction arabe), Casa 1988-89, t. 2, p. 471.
- 41 Ibn Hawkal, *op. cit*, p. 72.
- 42 Yakût al-Hamawi, *op. cit*, t 4, p. 16.
- 43 Ibn Said, *op. cit*, p. 147.
- 44 Voir la description d'al-Idrissi du port de Jijel, *op. cit*, p. 267-268.
- 45 Ibn Said, *op. cit*, p. 143.

ASPECTOS DA LITORALIDADE DO GHARB AL-ANDALUS: OS PORTOS DO BAIXO TEJO E DO BAIXO SADO

ISABEL CRISTINA FERREIRA FERNANDES

A TRADIÇÃO MEDITERRÂNICA

A demonstração da confluência mediterrânica do território português encontra raízes milenares e vigoriza-se crescentemente no registo arqueológico. Nas últimas décadas tem-se assistido à descoberta e ao estudo de sítios com evidentes ligações ao mundo mediterrânico ocidental e oriental, com destaque para os testemunhos fenícios e púnicos. O papel unificador do império romano contribuiu também para um maior estreitamento entre a faixa Atlântica e o mar interior, tendência que se manterá em época islâmica.

Se bem que fomentada então a navegação entre as costas magrebina e do extremo Gharb, certo é também que se sucederam os sintomas de intensificação de permeabilidade cultural e económica à orla mediterrânica, do médio-oriente ao norte de África. Uma vez por iniciativa do estado, de âmbito político ou militar, outras pela proliferação das dinâmicas mercantis, dos contactos e das deslocações das pessoas, incrementaram-se a divulgação de técnicas, a circulação de bens, a fusão de culturas, herdeiras cada uma delas dos antigos saberes, das antigas vivências consolidadas nas extensas margens do mediterrâneo.

Antes que o eixo económico dominante se deslocasse para o Atlântico e para os países do norte, o Gharb beneficiou largamente das facilidades de abertura aos animados mercados mediterrânicos, utilizando a navegação costeira atlântica para o acesso ao Estreito e para contactos regulares com a costa marroquina. A Lisboa do séc. XII era um exemplo forte dessa dinâmica, onde convergiam mercadores oriundos de todo o Andalus e de África (*Conquista de Lisboa aos mouros...*, 1989: 35). Depois



Figura 1 – Principais sítios islâmicos do Baixo Tejo e do Baixo Sado

da conquista portuguesa, o litoral Atlântico continuará a ser visitado por embarcações mercantis do Mediterrâneo, nomeadamente da Catalunha e de Itália, mantendo aberta a porta de um mundo que inegavelmente era também o seu.

Escolhemos particularizar duas regiões.

que se definem pelas bacias hidrográficas do Tejo e do Sado: a primeira, de Santarém a Lisboa e a Almada; a segunda, de Alcácer do Sal à Arrábida e a Palmela. De forma sintética, apresentaremos alguns aspectos da vocação mercantil e da organização militar deste espaço em correlação com a dominante fluvio-marítima que o define.

Diversos investigadores, como Cláudio Torres, Borges Coelho e Cristophe Picard, entre outros, têm abordado esta temática, desvendando-nos, com distintos olhares, um território surpreendente de potencialidades naturais e por isso procurado por camponeses, mercadores e homens de poder em todo o curso da sua história.

A paisagem de ambas as regiões caracterizava-se, em época islâmica, pela navegabilidade dos rios e pelo aproveitamento dos seus recursos, em especial nas áreas estuarinas. Esta percepção de uma dimensão da vida a partir do usufruto das condições fornecidas pelos dois cursos de água deve fazer-se remontar pelo menos ao período romano¹. Tanto na foz do Tejo como na do Sado circulavam abundantes mercadorias, nomeadamente as que eram obtidas da fertilidade das margens e da exploração dos recursos marinhos. Refiro-me, sobretudo, ao intenso comércio de peixe salgado e de pasta de peixe, processado em fábricas que se espalhavam pelas margens dos dois estuários, associadas a olarias para a produção das respectivas embalagens e que permaneceram em laboração até pelo menos ao séc. V. O registo de estabelecimentos fenícios em Lisboa, Almaraz (Almada) e Abul (Sado) e de testemunhos de interacção cultural entre populações indígenas e este povo, em Alcácer e Setúbal (MAYET e SILVA, 2000: 71-83), fazem recuar ainda mais os efeitos das potencialidades atractivas das duas regiões para a fixação humana e a longa tradição de contactos com o Mediterrâneo. A vocação agrária de regadio

destes territórios está consagrada em múltiplos topónimos que aludem à existência de noras, azenhas, nascentes e canais de irrigação e pode também deduzir-se da exaltação que algumas fontes fazem da excelência dos seus frutos.

A instabilidade sentida entre os sécs. V e IX, motivou alterações no povoamento da península da Arrábida. As zonas de planície são preteridas a favor das cumeadas, com algumas condições naturais de defesa, indispensáveis para garantir a segurança mínima das populações e dos seus bens. As actividades agro-pastoris continuam a desenvolver-se nas terras baixas e nas encostas mas as habitações erguem-se nas plataformas cimeiras dos planaltos, como verificamos na Serra do Louro e na Serra de S. Francisco, na linha da Pré-Arrábida. Vários povoados e abrigos de época islâmica foram identificados: Alto da Queimada, Abrigos da Serra do Louro e das Torres Altas, Cumeada das Vacas, Alcalinha, Portela, Moinho da Fonte do Sol, alguns revelando uma continuidade ocupacional até ao final do califado/primeiras taifas, com raízes em anteriores *habitat* autóctones.

Lisboa parece ter mantido um activo núcleo urbano, centrado no vigor e no poder das elites autóctones, traduzidos por exemplo em produções artísticas de grande qualidade na urbe e arredores. A componente moçárabe será aqui sempre muito significativa, como no-lo fazem crer os relatos da saga do nórdico Sigurd (1109), que alude à presença de idêntica população cristã e muçulmana, bem como as referências do cruzado que, em 1147, reconhece uma cidade com grande mistura de gentes e religiões². Em Santarém, a conjuntura de permissividade e acordo mútuo entre os governantes omíadas e a classe dirigente local, aliada à expansão do culto a Sta. Iria, permitem o crescimento da povoação na direcção do rio e a manutenção, se não o incremento, de alguma animação comercial ligada ao curso do Tejo (CUSTÓDIO, 2002: 405).



Figura 2 – Aspecto do litoral da Arrábida

ESPAÇOS MERCANTIS

A desembocadura do Rio Sado (Wâdi Satûbar) formava uma baía com óptimas aptidões para a acostagem. Embarcações de comércio, de pesca e militares esconderam-na para refúgio ao longo de toda a idade média.

Os registos da presença muçulmana em Setúbal são escassos mas estão atestados no Largo da Misericórdia e na Praça do Bocage, através de cerâmicas atribuídas aos finais do séc. XI-inícios do XII (SOARES, 2000: 122-123). Eram provavelmente pequenas comunidades piscatórias que terão adquirido maior expressão a partir das primeiras taifas. Creiro, junto ao Portinho da Arrábida, ocupado no séc. XII (SILVA e COELHO-SOARES, 1987: 228-237), deve relacionar-se também com esta actividade, que pode ter tido algum significado nos mercados locais.

A exploração do âmbar entre os dois estuários é também anotada pelas fontes. *Al-Râzî* informa que no litoral de Lisboa o mar fornecia âmbar de boa qualidade, não inferior ao âmbar indiano (*La Description de l'Espagne d' Ahmad al-Râzî*, 1953, 91)³. Para além de Sintra⁴ e Santarém⁵, onde se efectuava também a sua exploração, lembremos que o estuário do Sado se designava *Jawn al-ambâri* e que, junto a Coina-a-Velha, o topónimo Alambre, relativo à ribeira que a servia, nos transporta à pesquisa e comercialização dessa valiosa resina fóssil. Também se explorava o âmbar cinzento, mais raro e muito procurado, destinado ao fabrico de perfumes e fármacos, que era segregado por alguns moluscos e extraído dos intestinos dos cachalotes⁶. Vestígios ósseos deste tipo de cetáceo foram encontrados na alcaria do Alto da Queimada, o que igualmente nos elucida sobre a relação de proximidade destes povoados da segunda linha de montanhas da Arrábida com o mar. Pela frequência das menções que as fontes lhe fazem, o âmbar constituía um dos atractivos comerciais do Gharb litoral, decerto exportado para variados destinos, como produto de luxo⁷.

A navegabilidade do rio Sado atingia os 40 km além da foz, até Porto de Rei. O transporte de madeiras das abundantes florestas circundantes para o estaleiro de *Qasr Abî Dânis*, a laborar desde o séc. X, fazia-se pelo rio. O mesmo itinerário fluvial seguia o minério de ferro e de cobre, vindo de Aljustrel, do Cercal, da Caveira, do Lousal e da Serra do Monfurado, estimulando o tráfego do interior para o litoral. Alcácer, na visão de Picard, é um exemplo de desenvolvimento económico originário de uma intervenção política específica, neste caso particularmente atribuível a *Ibn Abî 'Âmir al-Mansûr* (1997: 270). Lembremos, de qualquer modo, que Alcácer, como Lisboa, era herdeira de uma forte tradição mediterrânica de influência fenício-púnica, com estreitas relações ao empório económico gaditano, que se mantiveram no período romano (MANTAS, 1999: 20-21). A povoação e o seu porto continuaram a progredir durante os sécs. XI e XII, altura em que as razões comerciais ombrearam com as de ordem militar na justificação desse fôlego. Centro de duas importantes rotas, no sentido leste-oeste e sul-norte, era a etapa fundamental antes de Lisboa, para quem vinha do sul, por terra ou por mar.

A ligação entre os dois estuários estabelecia-se por via marítima, contornando a costa atlântica ao longo do Cabo Espichel e da arriba da Caparica, apoiada por

pequenos ancoradouros costeiros (na Arrábida, em Sesimbra, na Caparica) e por terra, usando o itinerário de Alcácer a Lisboa, com a travessia do Tejo em barcas ou inteiramente por via fluvial, ao longo dos sapais de Coina e da Moita. Povoados interiores da península da Arrábida, como Coina-a-Velha, exerciam portanto um papel misto de pólos agrários e activos portos de comércio, orientados para o abastecimento inter-estuarino.

A subida do Tejo (*Wâdî Tâjuh*) desde Lisboa prolongava-se a Abrantes e, pelo menos até Santarém, era possibilitada a embarcações de grande calado (CONDE, 1999: 47). Santarém (*Shantarîn*), herdeira de um passado distinto e próspero, sede de *conventus* durante a romanização, apresentava-se como uma povoação fortemente ligada ao mar e às actividades portuárias pelo menos desde o séc. X, reconhecidas hoje arqueologicamente no porto de Alfange e nos bairros de Sesirigo e de Marvila (CUSTÓDIO, 2002, 406-412; RAMALHO *et al.*, 2001: 80 e 81). Em íntima relação com Lisboa, por via do largo braço fluvial, apresentava-se como sede de um território de grande riqueza agrícola que, só por si, sustentava um fluxo económico consistente. Até ao início do séc. XI, recatada das súbitas investidas vikings pela sua posição interior, assumiu a primazia económica da linha do Tejo. A par dos registos escritos, os dados arqueológicos legendam um contínuo crescimento urbano ao longo das duas centúrias seguintes (CUSTÓDIO, 2002: 414-417; RAMALHO *et al.*, 2001: 35,36,79; VIEGAS e ARRUDA, 1998), mas já então se afirmava em crescendo a vitalidade de Lisboa.

A importância mercantil de Lisboa não foi, porém, sempre regular. Depois do período áureo da urbe romana, em que claramente suplantou *Scallabis* (MANTAS, 1999: 24 e 34), das convulsões que marcaram a dominação goda e dos frequentes ataques de vikings e de cristãos do norte nos sécs. IX e X, retoma a

dinâmica que as riquezas do seu alfoz lhe proporcionam. No entanto, segundo Borges Coelho, mesmo durante o intolerante domínio godo, houve uma atitude protectora relativamente aos comerciantes oriundos das margens mediterrânicas (1994: 79), o que ajudou a assegurar a continuidade mercantil com a orla Atlântica.

Lisboa era cabeça de *qura* no séc. X e recebia do seu vasto território, que compreendia as planícies de Balata e toda a margem sul até Alcácer, todo o tipo de produtos. No séc. XI, tal como Alcácer, foi importante terminal da rota aftássida, a partir de Badajoz (PICARD, 2000: 195) e as trocas intensificaram-se durante o período dos impérios berberes norte-africanos. Os resultados das escavações arqueológicas realizadas no castelo mostraram ocupações residenciais centradas na segunda metade do séc. XI e no séc. XII (GOMES E GASPAR, 2002: 397-404). Na Sé de Lisboa, é do período das primeiras taifas parte do notável tesouro monetário aí exumado (MARINHO, 1994: cat. nº 302). O conjunto oleiro islâmico do arrabalde ocidental forneceu indicadores de um auge produtivo nos sécs. XI e XII (BUGALHÃO e FOLGADO, 2001: 125).

Toda a cidade baixa se ligava ao Mar da Palha, para onde confluíam as ribeiras de S. Sebastião e de Arroios, com funções portuárias ao longo do seu percurso, desde o Rossio. As muralhas desciam até à arriba e eram batidas pelas águas na maré cheia. As suas gentes, habituadas à cabotagem costeira no *Mar Tenebroso*, não parecem contudo ter-se dedicado a explorações mais arriscadas no oceano, apesar da prática de navegação Atlântica suscitada, em época romana, pela expansão do império para norte. O episódio dos oito aventureiros que, partindo de Lisboa, se lançaram ao mar alto, é relatado como um evento excepcional⁸.

O melhor exemplo de proximidade entre o homem, os rios e o mar, nos Baixos Tejo e Sado, recolhe-se nos restos alimentares. A par dos mamíferos e de algumas aves, são sempre



Figura 3 – Aspecto do bairro islâmico do Castelo de S. Jorge, em Lisboa – meados do séc. XI a meados do séc. XII (intervenção arqueológica dirigida por Ana Gomes e Alexandra Gaspar)

registadas arqueologicamente variedades de moluscos e de peixes, consumidas por vezes em abundância. Os moluscos aparecem também em Santarém, nomeadamente a ameijoa e a vieira (RAMALHO *et al.*, 2001:160). Em Palmela identificou-se o pargo e a dourada, a vieira, a lapa, o mexilhão, o berbigão e a ameijoa (FERNANDES, 2004: 225). Na última campanha de escavações arqueológicas neste castelo, num nível da segunda metade do séc. XII, com marcas das presenças almóada e cristã, definiram-se bolsas imensas de escamas, ainda não estudadas. Também na alcaria do Alto da Queimada (Palmela) se registaram moluscos e as já citadas ossadas de cachalote. A relativa interioridade de Palmela perde significado ao verificarmos que a Ribeira de Córdova bordejava a Serra do Louro e ligava com a Ribeira do Livramento que, do sopé do Castelo, descia até à foz do Sado, em Setúbal. Complementar da componente agrícola, a actividade piscatória está registada até tarde em Palmela, como o comprovam as referências às barcas de pesca da vila, numa carta régia de Afonso IV, de 1339 (Chanc. Port. D. Afonso IV, Vol. II, 1992: doc. 198, pp. 309-310). A pesca era também praticada, como vimos, pelas populações residentes junto à costa da Arrábida e nos núcleos de cumeada que povoavam as elevações do conjunto montanhoso.

Por outro lado, Lisboa e Almada beneficiavam da grande riqueza piscícola do Tejo, que os textos não se cansaram de louvar. É famosa a passagem do relato do cruzado participante da conquista de Lisboa (*Conquista de Lisboa aos mouros...*, 1989: 33) sobre a abundância de peixe no Tejo: «*Há nele tanta abundância de peixe que os habitantes acreditam que dois terços da sua corrente são de água e outro terço de peixe*». Alude ainda ao marisco e aos figos, romãs e vinhas de Almada, terra que reputa de grande fertilidade, tal como Sintra. Ao que parece, a praia junto a Almada dispunha de óptimas condições para a pesca (*Idem*, 1989: 57).

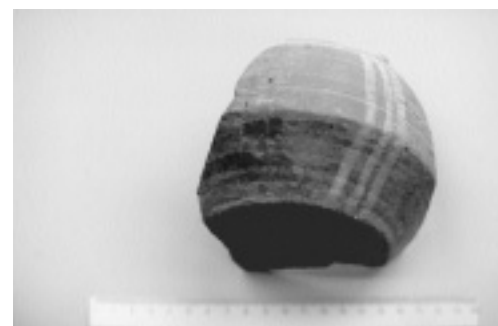
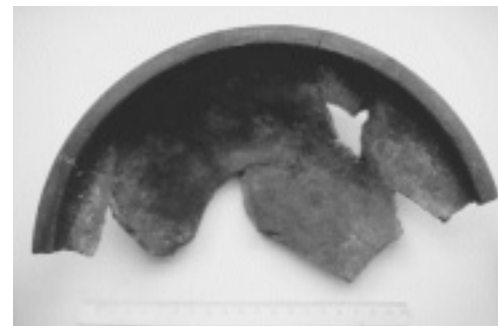


Figura 4 – O Tejo entre Almada e Lisboa

Para além da actividade pesqueira para consumo interno, é de aceitar que se tivesse mantido desde o período romano a prática da salga de peixe, com intuitos de comercialização regional e exportação. Algumas cetárias da R. dos Correeiros (Lisboa) foram recompartimentadas e reutilizadas em época islâmica, mas não é seguro que tenham conservado a função inicial (AMARO, 1995: 19). As condições favoráveis à produção de sal nas margens do Mar da Palha e no estuário do Sado facilitariam o processamento do pescado⁹.

A juntar à riqueza piscícola e agrícola, os geógrafos muçulmanos são unânimes em louvar a exploração de ouro nas areias do Tejo, junto ao Castelo de Almada¹⁰. Cláudio Torres, baseado na existência de minas mercúrio nas imediações, coloca a hipótese de ter co-funcionado uma indústria transformadora desse ouro (2001: 14). São também referidas pelos textos as pedras luzentes do tipo ónix, de uma montanha próxima de Lisboa¹¹. A existência de jazidas de mármore é referida num único autor dos sécs. XIV-XV¹².

Dentre os ofícios artesanais que predominavam em meio urbano, o fabrico de loiça doméstica e de materiais cerâmicos de construção tinha com certeza um lugar de relevo. No Gharb escasseiam os registos deste tipo de unidades produtivas mas as evidências arqueológicas são claras quanto ao seu grau de importância. Representando um bem indispensável do quotidiano, de fácil desgaste, eram produtos de grande circulação nos mercados locais e regionais. Para as regiões que apreciamos, conhecem-se hoje interessantes séries de loiça de cozinha e mesa de época islâmica, com grandes afinidades formais. Os conjuntos melhor estudados, relativos a peças de uso comum, por vezes com decoração pintada, são os dos sécs. XI e XII, para Santarém, Lisboa, Sintra, Palmela e Alcácer do Sal. Note-se, no entanto, que em todos os castelos destes sítios há registos materiais que remontam pelo menos ao



Figuras 5, 6 e 7 – Cerâmicas islâmicas de Palmela

califado e, no caso de Palmela, os níveis omíadas forneceram abundantes cerâmicas cujo estudo químico aponta para fabricos locais.

De novo a distribuição cronológica de material cerâmico exumado em contextos arqueológicos atinge os picos mais altos nos períodos das primeiras taifas, almorávida e almóada, que temos vindo a conotar com um acrescido movimento mercantil nas bacias estuarinas do Tejo e do Sado. Por outro lado, não podemos esquecer as recolhas significativas de cerâmicas datadas entre os sécs. X e XII, decoradas a *verde e man-*

ganés, a *corda seca* parcial e total e de reflexo metálico¹³. Trata-se de produções provenientes de oficinas de outros pontos do al-Andalus, do Maghreb e de *Ifrîqiya*, chegadas essencialmente por via marítima. A frequência destas cerâmicas no Gharb central, nomeadamente em pequenas alcarias (FERNANDES, 2004: 283), retira credibilidade à generalização da sua rotulagem como cerâmicas de luxo e deixa-nos a suspeita de que poderão ter existido centros produtores no sul do Gharb. Os cinco fornos da baixa lisboeta, expressão da aproximação do artesanato e do comércio à faixa ribeirinha da urbe, terão laborado entre os sécs. X e XII para a produção de cerâmica comum sem decoração, cerâmica pintada a branco, cerâmica vidrada e cerâmica estampilhada (BUGALHÃO e FOLGADO, 2001: 122-125)¹⁴.

Esta mobilidade de produtos e pessoas por via fluvio-marítima coloca-nos perante outra evidente constatação: a da existência de um abastecimento regular de embarcações, adaptadas aos vários tipos de navegação e função, que não deveria fazer-se longe das duas baías. No Sado, é sabida a importância do estaleiro naval de Alcácer do Sal, a partir do séc. X, bem provido de matéria-prima nas proximidades. Não excluindo os fornecimentos de Alcácer a Lisboa, a cidade do Tejo também deveria alimentar uma componente de construção naval, pelo menos no que se refere a barcas de pequeno e médio calado para transporte mercantil e de passageiros entre as duas margens e rio acima até Santarém e Abrantes. Se considerarmos as alusões da *Historia Compostellana* a propósito das razias que, em inícios do séc. XII, os muçulmanos da orla ribeirinha faziam ao longo da costa a norte de Coimbra, verificamos que Lisboa também é citada como local de construção de navios. Podia recorrer às madeiras da margem sul do Mar da Palha, das matas de Alcochete a Palmela, assinaladas até tarde na documentação cristã.

ESPAÇOS DE GUERRA

A evidente relação entre as bacias do Sado e do Tejo alargava-se para o interior, de um e do outro lado, tanto no plano económico como no militar. No Tejo, avançava por *Balata*, território hoje entendido como o Ribatejo, que se prolonga até Santarém. Do Sado, estendia-se a Alcácer, Porto de Rei, a Sines e Santiago do Cacém, a Montemor-o-Novo. Neste contexto, o castelo de Palmela, pela extensa abrangência visual que permitia, apresentava-se como um pólo militar de grande significado na linha Santarém-Lisboa-Alcácer.

Desde cedo houve que acautelar, na Marca Inferior, bens e pessoas contra as ofensivas cristãs do norte que se aventuravam até ao Tejo e as incursões vikings, particularmente devastadoras das povoações da costa Atlântica entre Lisboa e Alcácer, nos sécs. IX e X. Para este período, há notícia de combates na costa alentejana e no Tejo (PICARD, 1997a: 179; LÉVI-PROVENÇAL, 1996: 155). Se juntarmos a estes assédios as perturbações da primeira *fitna* e as razias de *Ibn Marwan* a Santarém e Lisboa, teremos a percepção do ambiente de insegurança que se vivia em zonas de fácil penetração marítimo-fluvial e de confluência de importantes rotas terrestres. Desta panorâmica decorre inevitavelmente uma crescente preocupação, por parte do poder omíada califal, na organização do sistema ofensivo-defensivo do ocidente do Gharb. A expressão prática da implementação de uma política que poderemos considerar de guerra, encontra-se no empenho posto no reforço da armada e na opção por um esquema de vigilância costeira. Face ao potentado naval dos guerreiros nórdicos, que assolavam as costas com dezenas de barcos, é natural que essa política se tenha traduzido na criação de estaleiros navais em sítios favoráveis, como Alcácer do Sal. Complementaram-se as medidas militares no reforço das estruturas fortificadas existentes e na localização estratégica de outros pontos de vigia e controlo ao longo da Península de Setúbal e do curso do Tejo, da foz a Santarém.

De conflito em conflito, as centúrias seguintes não justificarão o abandono das preocupações defensivas por parte das populações. Ao contrário, a partir da instalação almorávida as condições políticas, a pressão tributária e os avanços cristãos agravarão a instabilidade e a insegurança. É portanto de aceitar a permanência de um sistema defensivo com actualizações estruturais nos principais castelos, mas recorrendo também a antigos postos de vigia, quer na linha do Sado, quer na linha do Tejo.

Efectivamente a costa da Arrábida, entre Palmela e Sesimbra, mostra-nos indícios de uma orgânica defensiva sustentada nas condições topográficas e reconhecida em registos arqueológicos vários. As grutas e abrigos do litoral, habitados temporariamente, desempenharam o seu papel de postos de vigilância em consonância com torres-atalaia e castelos. Para a linha do Tejo, um conjunto sugestivo de topónimos na margem direita e junto a Almada, pode também indicar localizações semelhantes em relação com os castelos de Povos, Lisboa, Almada e Sintra.

O exemplo mais conhecido e documentado arqueologicamente é o da Lapa do Fumo, em Sesimbra. Forneceu quirates do séc. XII, de *Ibn Qasî* e *Ibn Wazîr*, cunhados em Beja e Silves (MARINHO, 1968; SIDARUS, 2001) e algumas cerâmicas que

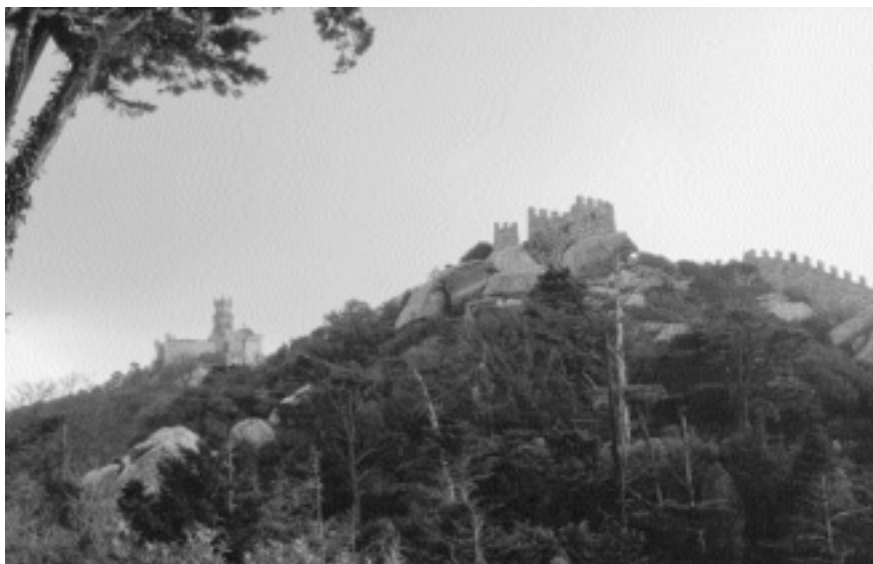


Figura 8 – O Castelo de Sintra

datámos entre os finais do séc. X e o séc. XII (CARVALHO e FERNANDES, 1996: 21-23). Muito perto, o topónimo Azoia está associado a uma outra cova onde se recolhera uma lâmina de alfange e alguns numismas omíadas (SERRÃO, 1994: 50), dois dos quais estudados recentemente por Telles Antunes. Trata-se de um dinar em ouro de 783-784 e um dirham em prata de *Abd al-Rahman I* (ANTUNES, 1999: 134-136). Para além destas, outras grutas registadas na vertente costeira sadina, com boa visibilidade para o estuário, serviram decerto de refúgio e local de vigia.

Retomando a questão do topónimo Azoia, do árabe *zâwiya*, são reconhecidas as conotações destes sítios com práticas de eremitismo ligadas à expansão do sufismo, conjugando o elemento místico e a perspectiva militar, tal como nos *ribât/s* e nas *râbita/s*. Além do Cabo Espichel, o termo aparece noutras regiões da esfera de influência de Lisboa e do Tejo: junto ao Cabo da Roca, no extremo ocidental do Gharb, em Santa Iria da Azoia, entre Lisboa e Povos, com provável relação a Sacavém, em Azoia de Cima e de Baixo, perto de Santarém. As azoias dos cabos Espichel e da Roca, pela sua localização, ofereciam todas as condições para a sinalização costeira, função reconhecida em época cristã no topónimo *Facho*, junto ao Cabo Espichel.

A Península da Arrábida, apresentada por *Al-Râzi* como uma região de *ribât/s*, fornece-nos várias hipóteses de localização de estruturas fortificadas que, sobretudo nos sécs. IX e X, assumiriam a funcionalidade atribuída aos *ribât/s*, sem que se possam identificar com uma estrutura arquitectónica específica. Eram torres, abrigos ou castelos que, dispondo de condições de implantação topográfica muito favoráveis, partilhavam da mesma vocação de vigilância e controlo litorâneos, associada a pressupostos religiosos ditados pelo islão. As *râbita/s*, de que a serra da Arrábida e a Arrábida da zona da Trafaria (Almada) são os registos conhecidos para a região do Sado-Tejo, já corresponderiam a edifícios concebidos para albergar gru-

pos de morábitos. Apesar de na península de Setúbal não se terem identificado estruturas correspondentes aos indicadores toponímicos, é levantada a possibilidade de o actual Convento Franciscano da Arrábida se ter erguido, *grosso modo*, na área de uma anterior edificação religiosa, o que se comprova pelo menos para as reminiscências medievais cristãs.

Seja como for, *ribât/s*, azoias e *râbita/s* dispunham de elos comuns no plano da localização estratégica, normalmente junto a zonas costeiras e fronteiriças mais vulneráveis, verificando-se muitas vezes uma continuidade funcional dos sítios, atestada pela implantação de azoias e *râbitas* em locais de anteriores *ribât/s*, como no-lo fazem notar R. Azuar e C. Picard (1995 e 2000)¹⁵.

Os castelos das regiões estuarinas do Sado e do Tejo desempenharam um papel fulcral no dispositivo defensivo que mereceu a atenção do poder central desde o califado. Alguns deles, como Sesimbra, Palmela, Alcácer e Sintra, poderão ter funcionado como *ribât/s*, tornando-se depois, no caso dos três últimos, *husûn* com uma importante função polarizadora e estruturante dos espaços agrários envolventes.

O castelo de Sintra, com ocupação desde o séc. IX, segundo as últimas investigações arqueológicas, para além do domínio de um extenso alfoz que abrangeria Cascais (COELHO, 1999: 528) e Mafra (AZEVEDO, 1938: 56) foi posto de atalaia até depois da reconquista, complementar da defesa de Lisboa. Associa-se-lhe em diversos episódios militares, como a breve passagem para os cristãos em 1093, a recuperação almorávida de 1094, a incursão de Sigurd em 1109 e a conquista portuguesa de 1147. Esteve decerto igualmente envolvida em boa parte dos ataques vikings ao estuário, que utilizariam as facilidades portuárias da baía de Cascais e outros ancoradouros próximos. A sua posição cimeira, na ponta mais ocidental do Gharb, tornava-o visível das embarcações que

se aproximavam da costa e de alguns castelos da margem esquerda do Tejo, como Almada, Sesimbra e Palmela. *Al-Himyarî* informa-nos que Sintra possuía dois fortes castelos e uma corrente de água que conduzia ao mar e servia para regar as hortas (*Kitab ar-Rawd al-Mi'tar...* 1963: 233).

Lisboa, a cidade do «rio de Toledo», é descrita pelos geógrafos muçulmanos como de muralhas imponentes, onde se quebravam as ondas, inexpugnável, admirável. É comum realçar-se o carácter secundário da cidade, em termos político-militares, em relação a Alcácer e mesmo a Santarém (PICARD, 2001:209; TORRES, 2001: 77). Porém, no contexto de relevância económica que temos vindo a atribuir à cidade islâmica dos sécs. XI-XII, da sua situação privilegiada de porto abrigado na frente atlântica, da riqueza da região sob a sua administração e do facto de servir de porta de entrada fluvial para o importante território de Balata e Santarém, é fácil perceber o interesse estratégico que a sua posse assume, pelo menos no séc. XII.

A região de Lisboa, Tejo adentro, tal como a península da Arrábida, precaveu-se desde cedo contra os ataques vikings e as incursões dos cristãos do norte, munindo-se de pontos fortificados de controlo, de que Sintra, Povos (Vila Franca de Xira) e talvez Sacavém faziam parte.

Sacavém (*Saqabân*), atrás citado como local de *ribât*, é mencionado por 'Abd Allâh al-Hamânî como um povoado (alcaria) a oriente de Lisboa que terá sido habitado pelo poeta e místico *Taytal Ibn Isma'il al-Saqabânî*, o fundador no local de uma rábita ou azoia (SIDARUS e REI, 2001: 54-55).

Os trabalhos arqueológicos no castelo de Povos, a 25 km de Lisboa, no morro do Senhor da Boa Morte, na margem direita do Tejo, revelaram uma interessante ocupação romana (BANHA, 1992:49-90; DIAS, 1997: 13-24), o que nos leva a supô-lo, desde essa altura,

Foto: Simon Goldstein



Figura 9 – Santarém

parte de um desempenho económico ligado ao tráfego tagano, entre Lisboa e Santarém. Na fase islâmica, as datações recuam aos sécs. IX e X (CALAIS, 1998: 53-73). Juntamente com os sítios castrais de Alverca, Alhandra e Alenquer e as torres atalaia próximas, desempenhava papel idêntico ao de Palmela para o Sado, no controlo do eixo navegável do Tejo até Santarém. *Saqabân* (Sacavém), aproximava a vigilância da entrada do estuário, a escassos quilómetros de Lisboa (CATARINO, 2000a: 46 e 50; 2000b: 9 e 10).

De Lisboa a Santarém as embarcações percorriam 150 km de cala navegável e podiam penetrar a linha do Zêzere. Segundo *Al-Idrîsî* o caminho tanto podia fazer-se por terra como por mar (SIDARUS e REI, 2001: 50). Sílvia Conde registou, ao longo do curso do Médio Tejo e seus afluentes, topónimos relativos a *hisn*, *qala'a* e *burj* (1996: 23), sustentando a existência de um sistema de fortificações com funções protectoras dos campos habitados de Santarém, das margens do Tejo e das vias terrestres que sulcavam aquela área (*Ibid.*: 28). Atribui-lhe mesmo, a partir da queda de Coimbra, uma função de vigilância fronteiriça no controlo do acesso a Santarém, Lisboa e Alentejo (*Ibid.*: 30). Santarém era tida em conta de cidade bem defendida, quer pelas suas muralhas, quer pela localização numa escarpa de difícil acesso. Embora permaneça polémica a interpretação da evolução da urbe em época islâmica, salientemos a última leitura de J. Custódio (2002: 412-420), que entende que, à medida que a urbe se foi estendendo para a parte baixa, as necessidades defensivas impuseram a construção de muros junto ao rio, atestados no porto de Alfange e, ao que parece, inexistentes no arrabalde de Sesarigo (Ribeira). No texto «*De Expugnacione Scallabis*» alude-se à fortificação de Alpram, erguida a ocidente, provavelmente em época almorávida ou anterior. J. Custódio defende o início da construção das muralhas de Marvila, Alpram e Alfange durante o séc. XI (2002: 415).



Figuras 10 e 11 – O Castelo de Palmela

Como para a navegação comercial, o Tejo entre Lisboa e Santarém foi usado por frotas de combate, no séc. X e em 1184¹⁶, por ocasião da última tentativa de conquista muçulmana, que valeu a vida a *Abû Ya'qub Yû'suf*.

A *talî'a* muçulmana ou torre-atalaia cristã designada por N. Sra. da Atalaia situa-se a meio caminho entre os castelos de Povos e de Palmela. Na planície que os medeia era a única elevação que permitia a observação directa para ambos, um posto intermédio que igualmente poderia, em período cristão, comunicar-se com Canha.

Quanto ao castelo de Palmela (*Balmalla*), ele foi decerto desde o emirato um centro de controlo importante, pelo domínio visual das principais vias de comuni-

cação e de boa parte dos dois estuários, pela facilidade de contacto, por fogos ou fumos, com todo o dispositivo castral circundante. Os testemunhos arqueológicos islâmicos mais recuados situam-se nos finais do séc. VIII e é neste período e ao longo do séc. IX que colocamos a hipótese de ter servido de *ribât*. Os mais recentes dados de campo levam-nos a acreditar na pré-existência, em época visigoda, de um edifício religioso no sítio, o que melhor fundamenta uma idêntica vocação na primeira fase da presença islâmica. Num segundo momento, é natural que o governo dos *Banû Dânis*, apoiado por Córdova, tivesse reservado a Palmela o papel de sede de guarnições militares envolvidas na ofensiva contra os ataques vikings ou, em sentido mais lato, num dos quartéis-chave do sistema de controlo dos estuários do Tejo e do Sado e da faixa atlântica que os une. O seu protagonismo cresceu a partir do séc. XI, situação que se reconhece nos registos arqueológicos, tanto ao nível da evolução do *habitat* como da cintura muralhada. A sua precoce doação à Ordem de Santiago, em 1186, devolveu-lhe o papel de quartel militar, desta vez com características de posto de fronteira, face ao sul islâmico que ainda incluía a praça de Alcácer do Sal.

Entre Palmela e Sesimbra, o castelo de Coina-a-Velha era outro marco determinante da organização castral da península de Setúbal, tanto em época islâmica como posteriormente, até pelo menos ao séc. XIV. A colina onde se erguia era bordejada pela Ribeira de Alambre, que unia à Ribeira de Coina, linha de água que motivou até tarde os fluxos mercantis entre o Tejo e o Sado. As *qurâ* e os casais agrícolas que povoavam os vales férteis e as cumeadas das serras entre Coina e Palmela, estão parcialmente documentados através de actividade prospectória e de escavações arqueológicas, desenhando-se para a região uma paisagem fortemente humanizada a partir do aproveita-

mento dos recursos hídricos, da fertilidade dos solos e da proximidade do litoral.

Entre Sesimbra e Almada o quadro de habitabilidade deveria ser idêntico, se tivermos em consideração a abundância de água, a extensão da arribas atlântica e os filões de ouro da Adiça. O castelo de Almada era o reduto mais directamente relacionável com Lisboa, definidor da «boca do rio» e interface com alguns castelos da Arrábida e com Sintra. No terminal das vias costeiras do sul e dominando a área de exploração aurífera do Tejo, a fortaleza mereceu frequentes menções dos geógrafos muçulmanos e é quase sempre associada aos episódios bélicos que envolveram Lisboa. O que subsiste do castelo, de planta poligonal irregular, não foi estudado mas as intervenções arqueológicas levadas a efeito na R. da Judiaria permitiram identificar uma considerável área de armazenagem, constituída por silos, reutilizados depois da conquista cristã (BARROS *et al.*, 1994: 204-206).

O castelo de Sesimbra não é de todo referido em qualquer itinerário ou descritivo de época islâmica. Os dados documentais e arqueológicos convergem para que se interprete como um *hisn* periférico, muito provavelmente com funções de *ribât* na fase omíada e posteriormente destinado a um papel de vigilância costeira e abrigo temporário das populações das envolventes rural e ribeirinha. A ocupação permanente, limitada ao núcleo mais elevado do morro, devia restringir-se a uma pequena guarnição militar.

Repartia-se entre estes quatro castelos – Palmela, Coina, Sesimbra e Almada –, posicionados a espaços regulares perto da costa e outros pequenos postos de vigia (constituídos por grutas e torres), a patrulha da fachada atlântica entre os dois estuários bem como das rotas fluviais e terrestres que os ligavam¹⁷.

A desembocadura do Sado, propícia ao abrigo de embarcações e entrada directa para o porto de Alcácer, era controlada essencial-



Figura 12 – O Castelo de Sesimbra, sobre o Atlântico



Figura 13 – O Castelo de Alcácer do Sal e o Sado

mente pelo castelo de Palmela, também ele servido por um porto fluvial em conexão directa à baía de Setúbal.

A importância de *Qasr Abî Dânis*, a partir de finais do séc. IX-inícios do X, reconhece-se, como ficou dito, na expansão do núcleo urbano, activado pela dinâmica portuária e pela nova produção naval. É conhecido o seu envolvimento na preparação da frota que atacará Santiago de Compostela em 997 e, durante os assédios vikings, foi certamente um centro de irradiação de iniciativas ofensivas, protegendo



Figura 14 – O Estuário do Sado

a costa sadina e complementando a defesa da costa Atlântica até Lisboa. Depois de conquistada pelos cristãos em meados do séc. XII, volta ao domínio islâmico em 1191, na sequência de uma campanha de *Al-Mansûr*, que utiliza meios marítimos e terrestres para atingir os seus intentos. Vitoriosa, a frota de Sevilha subiu o Sado até *Qasr al-Fath* para descanso dos soldados e reabastecimento de armas (PICARD, 1997a: 182). Segue-se um período de remodelação e reforço do sistema defensivo da cidade, que foi dotada de fortes muralhas em taipa e torres albarrãs. O porto e o estaleiro nunca devem ter sido muralhados mas os almôadas reconhecem a necessidade de prolongar a defesa até ao rio.

Como castelo primordial na fronteira entre os territórios portugueses e o sul islâmico, Alcácer ganha poder militar e é natural que activasse um sistema defensivo apoiado em torres-atalaia localizadas a sul e nascente. Paixão, Faria e Carvalho colocam a hipótese de articulação estratégica com um conjunto de estruturas castrais que registam a partir da toponímia e da topografia da região: Torre e Torroal (Comporta), Atalaia (Grândola), Penha, Serra da Maceira/Porches e Serra das Alcáçovas (2002: 382, nota 21).

O último, mais longo e violento confronto em terras e águas de Alcácer vai ocorrer em 1217, entre as tropas de *‘Abd Allâh b. Wazir* e os portugueses comandados pela milícia de Santiago e apoiados por uma frota de cruzados. O investimento almôada na fortificação valeu aos sitiados o prolongamento da resistência, o que contudo acabaria por não se mostrar suficiente para alcançar a vitória, apesar do auxílio da frota sevilhana que tentou barrar a entrada do Sado aos cristãos (*Al-Himyarî...* 1963: 233)¹⁸. Na batalha de 1217, como em 1191, fizeram-se deslocar para junto da povoação numerosos engenhos de guerra, confirmando a mobilização de vultuosos meios técnicos e financeiros nestas expedições e a boa capacidade nave-

gável do rio. De novo a guerra se exprime na ocupação do espaço fortificado como garante do domínio de um vasto território. De novo os esforços se desenvolvem na conjugação do assédio por terra e por mar (*Crónica dos Sete Primeiros Reis de Portugal*, 1952: 190-197).

No séc. XII, os recontros marítimos foram vários, tanto no Sado como no Tejo. A tomada de Lisboa em 1147 foi marcada pela presença de numerosa frota de cruzados ingleses, franceses e alemães, que ancorou em Cascais antes de cercar Lisboa (GALVÃO, 1995: 119-120). Em 1180/81 é a vez de D. Fuas Roupinho defrontar várias galés muçulmanas fundeadas junto à baía de Setúbal. Estamos convictos que a foz do Sado só passou a ser controlada pelos cristãos depois da conquista de Alcácer. Antes dessa vitória, as hostes santiaguistas sediadas em Palmela não dispunham de meios para o efeito, limitando a sua acção a incursões terrestres de desgaste.

A partir de finais do séc. XII e sobretudo no XIII, pós 1217, quando as posições portuguesas se consolidam na península da Arrábida, sob a liderança dos freires guerreiros de Santiago, é manifesta a preocupação de reforçar ou refazer os castelos existentes e de construir outros, colmatando lacunas na planificação estratégica que visava rápidos ganhos militares a sul, sem pôr em risco os territórios entretanto recuperados na orla dos estuários. É neste contexto que se deve inserir a construção (num ou noutro caso a reconstrução) de castelos em Mouguelas, na ligação da foz do Sado com o Atlântico, em Cabrela, em Canha, em Belmonte (Benavente) e, mais tarde, em Setúbal.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A aproximação ao mar na região do Sado, numa primeira fase da presença islâmica, deve ter ocorrido por motivações predominantemente

militares. A partir do séc. XI o surto económico terá ditado a vitalização da costa, com a reactivação de zonas naturais de acostagem como Setúbal, a foz da Ribeira da Ajuda, Creiro ou Sesimbra. Alcácer recolhe desde o séc. X a preferência do poder político para se tornar um porto nuclear da costa Atlântica, entre o Cabo de S. Vicente e Lisboa, posição que só perderá ao longo do séc. XIII.

Também o estuário do Tejo terá prosseguido um percurso semelhante, a urbe Lisboa a chamar a si um crescente papel de primeiro plano em relação a Santarém. Porém, o tráfego fluvial entre as duas cidades nunca deixou de ser intenso e alicerce de sucessos mercantis e de expansão urbana.

O triângulo formado pelas três urbes marítimas do Gharb central, entremeadas de outros castelos e portos, aldeias e casais agrícolas complementares da estruturação defensiva e produtiva de uma paisagem significativamente povoada, encerra os sintomas e as evidências de uma das principais regiões periféricas do Andaluz: permeabilidades culturais e económicas e algumas liberalidades políticas num quadro de acentuada litoralidade. Em época islâmica, os portos do Baixo Tejo e do Baixo Sado foram, de facto, uma expressão de litoralidade, de vocação marítima proporcionada pela navegabilidade dos cursos de água, pela longa faixa atlântica e pelo fortalecimento das ligações mercantis com o Mediterrâneo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Fontes impressas

- A Conquista de Lisboa aos Mouros em 1147* (1989), *Carta de um cruzado Inglês*, Apresentação e notas de José da Felicidade Alves, Livros Horizonte, Lisboa.
- AL-HIMYARI (1938), *La Péninsule ibérique au Moyen-Age d'après le «Kitâb al-Rawd al-Mi'tar Fi Habar al-Aktâr»*. Texte arabe des notices relatives à l'Espagne, au Portugal et au sud-ouest de la France, tx. et tr. E. Lévi-Provençal, Pub. Fondation de Goeje, n° XII, Leiden.
- Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV* (1992), Vol. 2, Org. A. H. O. Marques, INIC – Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.
- Crónicas dos Sete Primeiros Reis de Portugal* (1952), Ed. Crítica de C. S. Tarouca (vol. I, Academia Portuguesa de História, Lisboa.
- Dolors BRAMAN, (1991), Estudio de la versión castellana y del original árabe de una geografía universal: «El Tratado de al-Zuhrî», Editorial AUSA, Sabadell.
- GALVÃO, Duarte, *Crónica de El-Rei D. Afonso Henriques* (1995), I.N.C.M., Lisboa.
- La Description de l'Espagne d'Ahmad Al-Râzî* (1953), reconstituição do original árabe e tradução de E. Lévi-Provençal, Al-Andalus, Vol. XVIII, C.S.I.C., Madrid – Granada, pp. 51-108.
- ### Estudos
- AMARO, Clementino et alli (1995), *Núcleo Arqueológico da Rua dos Correios*, Fundação B.C.P., Lisboa.
- ANTUNES, M. Telles (1999), «Restos de tesouro de moedas islâmicas nas imediações de Azoia (Sesimbra)». *Arqueologia Medieval* 6, Edições Afrontamento, Campo Arqueológico de Mértola, Porto, pp. 133-138.
- BARROS, Luís de; ESPÍRITO SANTO, Paulo; ANTUNES, Luís Pequito (1994), «Rua de Judiaria (Almada)», *Bracara Augusta*, Vol. XLV, n° 97(110), Actas do Encontro de Arqueologia Urbana, Braga, 1994, Câmara Municipal de Braga, Braga, pp. 201-224.
- AZEVEDO, Rui de (1938), «Período da formação territorial». *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, vol. 1, Lisboa, 1938, pp. 7-64.
- AZUAR RUIZ, Rafael (1995), «Atalayas, almenaras y rábitas». *Al-Andalus y el Mediterráneo*, El legado andalusí – Granada, Lunverg Editores, Barcelona-Madrid, pp. 67-76.
- BANHA, Carlos (1998), «As cerâmicas do Alto do Senhor da Boa Morte (Povos): estudo preliminar». *Cira 7*, Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira – 1995/97, Vila Franca de Xira, pp. 75-110.
- BORGES COELHO, António (1994), «O domínio germânico e muçulmano». *O Livro de Lisboa*, Lisboa, pp. 75-87.
- BUGALHÃO, Jacinta; FOLGADO, Deolinda (2001), «O arrabalde ocidental da Lisboa islâmica: urbanismo e produção oleira», Colóquio *Lisboa, Encruzilhada de Muçulmanos, Judeus e Cristão*, Out. 1997, Lisboa, *Arqueologia Medieval* 7, Edições Afrontamento, Campo Arqueológico de Mértola, pp. 111-146.
- CALAIS, Cristina (1998), «Outeiro de Povos – resultado preliminar das primeiras intervenções arqueológicas». *Cira 7*, Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, 1995/97, Vila Franca de Xira, pp. 47-74.
- CATARINO, Helena (2000), «O castelo de Povos (Apontamentos sobre o período islâmico em Vila Franca de Xira)». *Catálogo da Exposição Senhor da Boa Morte – Mitos, História, Devoção*, 28 de Junho a 8 de 2000, Celeiro da Patriarcal, Vila Franca de Xira, pp. 43-51.
- (2000a), «Topónimos Arrábida e a Serra da Arrábida». *Sesimbra Cultural*, Ano 1, n° 1, Câmara Municipal de Sesimbra, Sesimbra, pp. 5-17.
- CARVALHO, A. e FERNANDES, Isabel Cristina F. (1996), «Algumas cerâmicas muçulmanas da Lapa do Fumo (Sesimbra)». *Sesimbra Cultural* 5, Maio 1996, pp. 21-23.
- COELHO, Catarina (1999), «A ocupação islâmica do Castelo dos Mouros (Sintra). Interpretação comparada». *Actas do II Congreso de Arqueologia Peninsular* (1996), Tomo IV – *Arqueologia Romana y Medieval*, Ed. Behrmann y Ramirez, Fundación Rei Afonso Henriques – Universidad de Alcalá, Zamora, pp. 527-536.
- (2002), «O Castelo dos Mouros (Sintra)», *Simpósio Internacional sobre Castelos – Mil Anos de Fortificações na Península Ibérica e no Magreb (500-1500)*, 3 a 8 de Abril de 2000, Edições Colibri-Câmara Municipal de Palmela, Palmela, pp. 389-396.

- CONDE, M. Sílvia Alves (1996), *Tomar Medieval. O espaço e os homens*, Patrimonia Historica, Cascais.
- (1999), *Horizontes do Portugal Medieval. Estudos Históricos*. Patrimonia Historica, Cascais.
- CUSTÓDIO, Jorge (1993), «Almada mineira, manufactureira e industrial». *Al-Madan*, II Série, nº 2, Julho, pp. 89-103.
- (2002), «As fortificações de Santarém, séculos XII-XIII», *Simpósio Internacional sobre Castelos – Mil Anos de Fortificações na Península Ibérica e no Magreb (500-1500)*, 3 a 8 de Abril de 2000, Edições Colibri-Câmara Municipal de Palmela, Palmela. pp. 405-422.
- DIAS, Luísa Ferrer (1997), «Terra Sigillata da villa romana de Povos (Vila Franca de Xira). Estudo preliminar». *Cira 7*, Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, pp. 13-24.
- FERNANDES, Isabel Cristina F. (2002), «O Castelo de Palmela: herança islâmica e domínio da Ordem de Santiago». *Simpósio Internacional sobre Castelos – Mil Anos de Fortificações na Península Ibérica e no Magreb (500-1500)*, 3 a 8 de Abril de 2000, Edições Colibri – Câmara Municipal de Palmela, Palmela. pp. 571-578.
- (2004), *O Castelo de Palmela. Do islâmico ao cristão*. Edições Colibri – Câmara Municipal de Palmela.
- GOMES, Ana e GASPAS, Alexandra (2002), «O Castelo de S. Jorge: da fortaleza islâmica à alcáçova cristã», *Simpósio Internacional sobre Castelos – Mil Anos de Fortificações na Península Ibérica e no Magreb (500-1500)*, 3 a 8 de Abril de 2000, Edições Colibri-Câmara Municipal de Palmela, Palmela. pp. 397-404.
- LÉVI-PROVENÇAL, E. (1996), *L’Espagne Musulmane au X^eme Siècle. Institutions et Vie Sociale*. Maisonneuve et Larose, Paris.
- LOPES, Carla do Carmo e RAMALHO, Maria Magalhães (2001), «Presença islâmica no Convento de S. Francisco de Santarém», *Garb. Sítios islâmicos do Sul Peninsular*, Instituto Português do Património Arquitectónico – Junta de Extremadura, pp. 31-88.
- MANTAS, Vasco Gil (1999), «Olisipo e o Tejo», II Colóquio Temático *Lisboa Ribeirinha*, Lisboa, 2 a 4 de Julho de 1997, Câmara Municipal de Lisboa, pp. 15-41.
- MARINHO, J. R. (1968), *Moedas muçulmanas de Beja e de Silves (um achado monetário no concelho de Sesimbra)*. Sesimbra.
- MATOS, J. Luís de (2001), «Lisboa islâmica», Colóquio *Lisboa, Encruzilhada de Muçulmanos, Judeus e Cristão*, Out. 1997, Lisboa, *Arqueologia Medieval 7*, Edições Afrontamento, Campo Arqueológico de Mértola, pp. 79-88.
- MAYET, Françoise e TAVARES DA SILVA, Carlos (2000), «La place de Troia dans l’économie de l’Hispanie romaine». Encontro sobre Arqueologia da Arrábida, 6 e 7 de Novembro de 1998, *Trabalhos de Arqueologia 14*, Instituto Português de Arqueologia, Lisboa, pp. 85-100.
- PAIXÃO, A. C.; FARIA, J. C.; CARVALHO, A. R. (2002), «Aspectos da presença almoade em Alcácer do Sal (Portugal)». *Simpósio Internacional sobre Castelos – Mil Anos de Fortificações na Península Ibérica e no Magreb (500-1500)*, 3 a 8 de Abril de 2000, Edições Colibri-Câmara Municipal de Palmela, Palmela. pp. 369-384.
- PICARD, Christophe (1997), *La Mer et les Musulmans d’Occident au Moyen Age (VIIIe-XIIIe siècle)*. Col. Islamiques, PUF: Paris.
- (1997a), *L’Océan Atlantique Musulman. De la Conquête Arabe à l’Époque Almohade*. Maisonneuve & Larose, Éditions Unesco, Paris.
- (2000) (no prelo), «Les ribats au Portugal à l’époque musulmane: sources et définitions». *Simpósio Internacional sobre Castelos – Mil Anos de Fortificações na Península Ibérica e no Magreb (500-1500)*, 3 a 8 de Abril de 2000, Câmara Municipal de Palmela, Palmela.
- (2000a), *Le Portugal musulman (VIIIe-XIIIe siècle). L’Occident d’al-Andalus sous domination islamique*. Maisonneuve & Larose, Paris.
- (2002), «Les ribats au Portugal à l’époque musulmane: sources et définitions». *Simpósio Internacional sobre Castelos – Mil Anos de Fortificações na Península Ibérica e no Magreb (500-1500)*, 3 a 8 de Abril de 2000, Edições Colibri-Câmara Municipal de Palmela, Palmela. pp. 203-212.
- PICARD, Christophe e FERNANDES, Isabel Cristina F. (1999), «La défense côtière au Portugal à l’époque musulmane: l’exemple de la presqu’île de Setúbal». *Archéologie Islamique*, 8-9, (1998), Maisonneuve & Larose, Paris, pp. 67-94.
- SERRÃO, E. da Cunha (1994), *Carta Arqueológica do Concelho de Sesimbra*, Câmara Municipal de Sesimbra, Sesimbra.
- SIDARUS, Adel (2001), «A moeda luso-árabe em Sesimbra», *Patrimonia. Identidade, Ciências Sociais e Fruição Cultural*, nº 7, Cascais, pp. 15-20.
- SIDARUS, Adel e REI, António (2001), «Lisboa e o seu termo segundo os geógrafos árabes», Colóquio *Lisboa, Encruzilhada de Muçulmanos, Judeus e Cristão*, Out. 1997, Lisboa, *Arqueologia Medieval 7*, Edições Afrontamento, Campo Arqueológico de Mértola, pp. 37-72.
- SILVA, Carlos Tavares da; COELHO-SOARES, Antónia (1987), «Escavações arqueológicas no Creiro (Arrábida), Campanha de 1987». *Setúbal Arqueológica*, 8, pp. 228-237.
- SOARES, Joaquina (2000), «Arqueologia urbana em Setúbal: problemas e contribuições», Encontro sobre Arqueologia da Arrábida, 6 e 7 de Novembro de 1998, *Trabalhos de Arqueologia 14*, Instituto Português de Arqueologia, Lisboa, pp. 101-130.
- TORRES, Cláudio (2001), «Lisboa Muçulmana: um espaço urbano e o seu território», Colóquio *Lisboa, Encruzilhada de Muçulmanos, Judeus e Cristão*, Out. 1997, Lisboa, *Arqueologia Medieval 7*, Edições Afrontamento, Campo Arqueológico de Mértola, pp. 73-78.
- VIEGAS, Catarina e ARRUDA, Ana Margarida (1999), «Cerâmicas islâmicas da alcáçova de Santarém». *Revista Portuguesa de Arqueologia*, Vol. 2, número 2, Lisboa, pp. 105-186.

NOTAS

- 1 Sobre as particularidades marítimo-fluviais de Lisboa e da região do Tejo em época romana, veja-se a síntese de V. Gil MANTAS (1999: 15-41).
- 2 Refere o cruzado: «A causa de tamanha aglomeração de homens era que não havia entre eles nenhuma religião obrigatória(...)» (*Conquista de Lisboa aos mouros...*, 1989: 35).
- 3 Diz *al-Râzî*: «Sobre o litoral de Lisboa o mar rejeita âmbar excelente».
- 4 Al-Himyari refere-se-lhe nos seguintes termos: «Na montanha de Cintra crescem violetas selvagens. Muito perto extrai-se âmbar excelente» (*Kitab ar-Rawd al-Mi'tar*, trad. M^a Pilar Maestro González, 1963: 233).

- 5 Segundo Al-Mas'ûdi, *Murûj al-dahab*, cit. por C. Picard, 1997: 365.
- 6 *Al-Zuhrî* (Bramon, 1991:30) afirma que o âmbar que se extraía directamente do ventre dos cachalotes tinha «o aroma mais penetrante e duradoiro».
- 7 Nomeadamente para o Egipto, segundo C. Picard (1997: 365). Segundo Sidarus e Rei (2001:70) pode haver alguma confusão nos textos em relação às localidades associadas à exploração do âmbar, nomeadamente entre Lisboa / Sidónia / Ossónoba e Santarém / Sintra.
- 8 Al-Himyarî, *Kitab ar-Rawd al-Mi'tar*, trad. M^a Pilar Maestro González, 1963: 43-48.
- 9 Osberno menciona, a propósito de Lisboa: «Não fabricam o sal: escavam-no.» (*Conquista de Lisboa aos mouros...*, 1989: 34). Referia-se, provavelmente, às albufeiras salgadas da zona de Sacavém.
- 10 Al-Idrîsî comenta: «os habitantes da região deslocam-se para esse castelo (Almada) para trabalharem na jazida até ao fim do inverno» (Sidarus e Rei, 2001: 49).
- 11 Pode tratar-se de Monsanto (Cf. Sidarus e Rei, 2001: 45-48).
- 12 Anónimo, *Dirk Bilâd al-Andalus* (Sidarus e Rei, 2001: 66-67).
- 13 Foram recolhidas cerâmicas de reflexo metálico nas escavações de Alcácer do Sal, apresentadas em recente estudo (Paixão, Faria e Carvalho, 2002: 376 e 379).
- 14 Os fornos da Baixa Lisboa situam-se no sítios dos edifícios do «B.C.P.» e do «Mandarin Chinês». As escavações arqueológicas do forno do BCP foram dirigidas por Clementino Amaro e Jacinta Bugalhão e as dos fornos do Mandarin Chinês por Jacinta Bugalhão.
- 15 Sobre a problemática das azoias, *ribât/s* e rábitas na região da Arrábida ver também H. Catarino, 2000a.
- 16 Ibn Hayyân, *Muqtabis V*, tx. Pp. 325-6, cit. in Picard, 1997: 217.
- 17 Sobre este assunto ver Picard e Fernandes, 1999: 67-94.
- 18 O relato cristão da tomada de Alcácer contém várias referências às frota de ambas as partes (Crónica dos Sete Primeiros Reis de Portugal, ed. Crít. de C. S. Tarouca, 1952): «*Qua os Mouros traziom com syguo XV mil de cavallo e LXXX mil de pee, e doze guales por mar*» (190); «*Os Mourros ouuveram seu acordo que vyesem ferjr no arayal dos Christãos, e que em quanto pelejassem com eles, as suas gales, que jaziam na amgra do ryo, lhe quejmassem a sua frota (...) Os Christãos souberam esto e puserom boa guarda em sua frota*» (191).»(...) *A fama do qual deu muyto temor aos outros, em tal gujsa, que a sua frota, que vinha em ajuda deles, foy contoruada em no mar, e pereção parte dela(...)*» (193-194).

SANTARÉM E O VALE DO TEJO, NA GEOGRAFIA ÁRABE

ANTÓNIO REI*

INTRODUÇÃO

Relativamente ao trabalho «Lisboa e seu Termo segundo os Geógrafos Árabes» saído na *Arqueologia Medieval* 7 (2001), pp. 37-72, e que publicámos conjuntamente com Adel Sidarus, há neste presente artigo algumas diferenças metodológicas substanciais.

A primeira diz respeito à estruturação textual. Em nome de uma mais rápida apreensão do texto por parte do grande público, ou mesmo por parte dos investigadores que não se interessam especialmente pelas questões textuais que envolvem a geografia árabe, suprimimos neste caso as tabelas de análise textual que, no trabalho anterior, duplicavam o conjunto das respectivas notícias.

A segunda diz respeito a uma conclusão a que chegámos recentemente, e que estimamos de importância, pois envolve as contribuições de dois autores de relevo na Geografia hispano-árabe, nomeadamente al-Râzî e Ibn Ghâlib.

A notícia sobre Santarém, presente na *Crónica Geral de Espanha de 1344*, edição de Lindley Cintra, figura aqui no apartado relativo a Ibn Ghâlib, e não no de al-Râzî, como até há pouco sucedia, e aliás sucedeu ainda, com a notícia sobre Lisboa, no trabalho atrás referido.

Esta alteração deve-se ao facto de termos constatado que o texto árabe traduzido para português nos finais do século XIII, no âmbito da Casa Senhorial de Aboim-Portel, se trataria afinal de uma cópia do *Farhat al-anfus* de Ibn Ghâlib, e não da perdida obra de al-Râzî.

Sobre Ibn Ghâlib, temos entre mãos um estudo que se intitulará «*Ibn Ghâlib*,

vida e obra: notas identificativas», para o qual remetemos e onde alongaremos as nossas conclusões.

Assim, no apartado sobre al-Râzî apenas apresentamos o que consta da referência explícita de Ibn Sa'îd à obra daquele.

Para mais informações de cariz biográfico sobre os autores apresentados, v. A. Rei, *Memória de Espaços e Espaços de Memória – de al-Râzî a D. Pedro de Barcelos: A geografia sobre al-Andalus (séculos IV / X-VII / XIII)*, pp. 53-67 (v. infra **Bibliografia**).

SANTARÉM

Santarém, cidade fortificada, grande e muito antiga, a norte de Beja, a oriente de Lisboa, a oeste de Badajoz e a sul de Coimbra.

* Bolseiro FCT > IEM / FCSH-UNL.

Situada no Quinto dos Sete Climats, eram-lhe atribuídas, por alguns dos geógrafos árabes, as coordenadas de 8º 10' de longitude (oeste) e 42º 35' de latitude (norte).

Não muito longe do seu desaguar no braço de mar conhecido como Mar da Palha, encontra-se edificada sobre a margem do Tejo, alcandorada sobre um monte muito alto, que, a sul, corta abruptamente em precipício sobre a margem do mesmo rio. A sua situação natural e as imponentes muralhas e torres, davam-lhe uma condição de defesa fora do comum.

A cidade dispunha de uma mesquita aljama, de amplos e bem organizados mercados e esplêndidos banhos públicos.

Nos inícios do domínio islâmico na Península Ibérica, Santarém, cidade com clara presença cristã, de que faz prova o seu topónimo (< Santa Irene), esteve ainda dependente de Coimbra, a antiga sede episcopal visigótica, até aos inícios do século IX.

As sublevações que tiveram lugar nessa região, entre Lisboa e Coimbra, no início do século IX, foram submetidas no reinado de al-Hakam I. Este Emir, para assinalar a mudança de estatuto de Santarém, que passou a cabeça de *kura*, fez lá construir, sob ordem sua, a mesquita aljama, edifício-símbolo do poder emiral islâmico de Córdoba. A partir de então, e durante o período de domínio do Banû Umayya, até ao início do século XI, Santarém manteve-se naquela condição.

Durante o período das Taifas ter-se-á dado o início do declínio de Santarém, ao nível administrativo, fiscal e judicial, em proveito da emergente Lisboa. Santarém passou, assim, e até à sua conquista por Afonso Henriques em 1147, para a órbita e dependência de Lisboa, cidade onde eram noemados os governadores de Santarém.

No entanto, a importância do seu papel estratégico e militar jamais foi contestada. Grande fortaleza defensora da linha do Tejo, no

Ocidente peninsular, situava-se no coração de uma região de grande fertilidade e abundância agrícola.

Esta região era conhecida como *Balata* (> Valada), e também como *Saqlab* (< Scallabis). A área do seu termo ou *kura*, abarcaria mais de mil aldeias.

O rio Tejo, de onde bebiam as gentes da região, todos os anos, em cheias, que assemelhavam as do Nilo no Egipto, inundava as margens e fertilizava os campos. Após as cheias, os camponeses, podiam fazer duas culturas por ano, pois o cereal que era lançado à terra, 40 dias depois já podia ser colhido. A fertilidade era tanta, que 1 alqueire produzia 100 alqueires ou mais.

Para além das terras de cereal, havia também muitas hortas e pomares onde se produzia muita fruta e legumes.

O rio era também muito rico em peixe.

As costas marítimas da *kura* de Santarém, onde também havia ilhas habitadas (talvez as Berlengas), eram ricas em âmbar de excelente qualidade, que era mesmo exportado para o oriente.

Também nesta região se produzia um tecido precioso, com matéria-prima proveniente do velo deixado na praia pelas focas recém-nascidas. O tecido em causa era de tal forma caro que eram os próprios monarcas dos Banû Umayya quem detinha o seu exclusivo comercial.

A *kura* de Santarém pagava em impostos, a Córdoba, durante o século IX, o montante de 2 900 dinares.

Encruzilhada de caminhos, onde entroncavam as vias terrestres com as fluviais, Santarém era um nó privilegiado nas comunicações entre o norte: Coimbra; e o sul: Beja, Silves, Sevilha, Córdoba; o leste: Badajoz, Mérida, Toledo, e o oeste: Lisboa, e a abertura marítima para o Mar Circundante ou Mar Tenebroso, como era então designado o Atlântico.

QUADRO SINÓPTICO – Autores, Fontes e Abreviaturas

Nº de ordem	Autor	Abrev.	Título da Obra	Abrev.
I	Al-Râzî	RZ	Fontes andaluzas e originais Akhbâr Mulûk al-Andalus	MA
II	Al-Rushâtî	RU	Iqtibâs al-Anwâr	IA
III	Ibn Ghâlib	GL	Farhat al-anfus	FA
IV	Ibn Sa'îd	SD	Al-Mughrib fi Hulâ I-Maghrib	MH
			Kitâb Bast al-Ard	BA
V	Al-Idrîsî	ID	Nuzhat al-Mushtâq	NM
VI	Al-Istakhrî	IS	Compilações e fontes orientais K. al-Masâlik wa I-Mamâlik	MM
VII	Yâqût	YQ	Mu'jam al-Buldân	MB
VIII	Al-Himyarî	HM	Rawd al-Mi'âtâr	RM
IX	Al-Qazwînî	QZ	thâr al-Bilâd	AB
X	Anónimo	—	Dhikr bilâd al-Andalus	DK
XI	Abû I-Fidâ	FD	Taqwîm al-Buldân	TB
XII	Al-Qalqashândî	QL	Subh al-A'ashâ	SA
XIII	Al-Maqqarî	MQ	Nafh al-Tîb	NT
A	Ibn Hawqal	HQ	Itinerários K. Sûrat al-Ard	KS
B	al-Idrîsî	ID	Uns al-Muhâj Nuzhat al-Mushtâq	UM NM

NOTA

No texto infra, aquando das identificações dos diferentes autores, a primeira sigla apresentada é a que identifica o autor em causa; e a segunda, em itálico, identifica a obra que está a ser tratada.

– TRADUÇÕES –

ITINERÁRIOS

– de e para Santarém

I – Distâncias

– entre Santarém e outras cidades de al-Andalus

A partir das várias fontes, aqui identificadas de forma resumida:

– Santarém a Córdoba, **399** milhas (*CMR* – ed. DC, p. 84); **15** dias (*MB* – ed. Beirute, III, p. 367).– Santarém a Beja, **120** milhas (*CMR* – ed. DC, p. 84); e **110** milhas ou **4** dias de viagem (*C1344*-ed. DC-1E, p. 69); **4** dias (*MB* – ed. Beirute, III, p. 367) (1).

– Santarém a Coimbra, **70** milhas (*CMR* – ed. DC, p. 86).

– Santarém a Lisboa, **12** milhas (*C1344* – ed. DC-1E, p.70); **14** milhas (*C1344* – ed. DC-2E, p. 70);

42 milhas (*C1344* – ed. LC-1P, p. 67); pelo rio, **80** milhas (ID, *NM* – ed. Roma/Nápoles, p. 549); pelo rio **60** milhas (ID, *UM*, ed. & trad. Mizal, pp. 50 e 82).

– Santarém a Badajoz, **4** jornadas (*NM* – ed. Roma/Nápoles, fasc.V, p. 550); (*RM* – ed. I.‘Abbâs, p. 346)

– Santarém a Silves, **5** dias (*MB* – ed. Beirute, III, p. 357).

II – Itinerários terrestres

A) (HQ, KS) – Abû-I-Qâsim Muhammad Ibn Hawqal

(n.Nâsîbîn, séc. IV/ X)

«[...] de Sintra a Santarém, **2** dias; de Santarém a Aviz, **4** dias, [...]» (são estas as etapas anterior e posterior relativamente a Santarém, num itinerário que se fazia no sentido oeste-leste).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Kitâb Sûrat al-Ard, ed. J. H. Kramers, BGA, II, Leiden, 1967, p. 115.

B) (ID, UM e NM) – al-Idrîsî (v. infra § V) (*Uns al-Muhâj* – UM)

«[...] da Ponte de Seda (*Qantarât Shayba*), a Santarém, **1** jornada; de Santarém, descendo o rio, até Lisboa, **60** milhas [...]». (extremo de um itinerário que vem de Badajoz para Lisboa, no sentido leste-oeste).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

al-Idrîsî, *Uns al-Muhâj wa Rawd al-Furâj*, ed. & trad. Khassim Abid Mizal, Madrid, CSIC, 1989, tex. ár., p. 50; trad., p. 82.

III – Itinerário fluvial

(*Nuzhat al-Mushtâq* – NM)

Santarém fazia parte também da via fluvial que unia Lisboa, no extremo ocidente, com Toledo, no coração da Península. O itinerário tinha as seguintes escalas:

«[...]Lisboa, Santarém, *Qunaytra Mahmûd**, Alcântara (da Espada), *Makhâda**, Talavera e Toledo[...]» (NM, ed. Roma / Nápoles, fasc. V, p. 553).

NOTA

A situação de Santarém (em relação ao curso do Tejo), a juzante de Alcântara da Espada, e também Talavera a

montante da mesma povoação e ponte, aparecem referidas pontualmente em al-Zuhrî (*Kitâb al-Ja'rafiya*, ed.Hadj-Sadok, Bulletin d'Études Orientales, XXI (1968), p. 222 / 85), e no *Dhikr bilâd al-Andalus*, na notícia sobre Alcântara da Espada (*Qantarât al-sayf*) (vol. I, p. 52; vol. II, p. 58). Ambas apresentam algumas semelhanças afastadas com a passagem de SD em B) BA, que apresentamos infra.

Os topónimos em *italico* e que apresentam asterisco (*), são os que ainda não estão claramente identificados. Para aquele que se situará ainda em território português, *Qunaytra Mahmûd* apontam-se como mais prováveis localizações: Abrantes, Gavião ou Belver.

– DESCRIÇÕES –

I. (RZ, MA) – Abû Bakr Ahmad ibn Muhammad ibn Mûsâ Al-Râzî (Córdova, 275 / 888? – 344/ 955)

Cidade de Santarém (*madînat Shantarîn*)

¹ A oeste de Beja, ² ergue-se sobre o rio Tejo, perto do lugar onde este entra no mar. ³ E os seus terrenos são o extremo da generosidade e da bondade.

NOTA

Preliminar

O que hoje se pode seguramente atribuir a al-Râzî, no campo da geografia, é muito pouco. A sua obra, *Akhbâr Mulûk al-Andalus*, considera-se perdida, e, com segurança, conhecem-se algumas referências explícitas àquela obra, feitas por Ibn Sa'îd, e algumas outras por al-Rushâtî. Mesmo a desejada reconstrução do texto de al-Râzî a partir das *Crónicas do Mouro Rasis e Geral de Espanha de 1344*, a qual foi esboçada há meio século por Lévi-Provençal, encontra-se hoje ainda mais longe de poder ser alcançada, pelo que referimos na Introdução supra. Cf. António Rei, *Memória de Espaços e Espaços de Memória. De al-Râzî a D. Pedro de Barcelos*, Dissertação de Mestrado, FCSH-Univ. Nova de Lisboa, 2002.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

apud Ibn Sa'îd (v. *infra*)

II – (RU, IA) – Abû Muhammad 'Abd Allâh ibn 'Alî al-Lakhmî Al-Rushâtî (Orihuela [Murcia], 467/1074 – Almeria, 542/1147)

Santarém (*Shantarîn*)

¹ Santarém limita com a cora de Beja, de entre as coras de al-Andalus. ² Ergue-se sobranceira ao rio Tejo, próximo da sua desembocadura no mar. ³ Tem um solo generoso.

NOTAS

Preliminar

Notícia retomada literalmente na obra *Ikhtisâr Iqtibâs al-Anwâr* (ed.conjunta com a obra principal, p. 193) onde *Ibn al-Kharrât al-Ishbîlî* (*Sevilha, 510/1116 – Bugia 581/1187*), resumiu a obra de al-Rushâtî. Sobre este último autor e esta sua obra ver a introdução da obra referida infra. Ambas as obras apresentam os poetas e literatos andaluzes, recorrendo às *nisbas* (: cognomes que indicam origem local). As notícias começam por uma breve introdução geográfica, que apenas em 4,7% dos casos remetem para al-Râzî (RZ).

1. No texto está «*ma^cdûda fî*» legível como «*é contada entre*». Como Santarém nunca fez parte das coras de Beja, tratar-se-á portanto de uma leitura equivocada de [*ma^cdûda*] por [*mahdûda*], a que acresce a posterior alteração de[*bî*] por [*fî*] para complementar o novo sentido. Também em al-Himyarî (VIII/1), aparece esta leitura equivocada. Al-Himyarî terá tido acesso a um texto com uma notícia de teor semelhante.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

– al-Rushâtî, *Iqtibâs al-Anwâr*, ed. E. Molina Lopez e J. Bosch Vilá, *Al-Andalus en el «Kitâb Iqtibâs al-Anwâr» y en el «Ijtisâr iqtibâs al-Anwâr»*, Madrid, CSIC, 1990, p. 88 – tex. ár.

III – (GL, FA) – Muhammad ibn Ayyûb Ibn Ghâlib al-Gharnâtî

(Valência, 533 / 1140? – Málaga, m. 572 / 1177)

Cidade de Santarém (*madînat Shantarîn*)

1 Limita com os alfozes da cora de Beja, 2 e ergue-se sobranceira ao rio Tejo. 3 A sua torre alça-se no cume, extremamente inacessível.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

– *Farhat al-anfus*, ed. parcial Lutfi ^cAbd al-Badî^c, «Nass andalusî jadîd:qit’a min «Kitâb Farhat al-anfus» li-bn Ghâlib», *Majallat Ma^chad al-Makhtûât al-^cArabiyya / Revue de l’Institut des Manuscrits Arabes*, I/2 (1955), pp. 272-310, p. 291 tex. ár.;
– trad. espanhola parc. J. Vallvé Bermejo, «Una Descripción de España de Ibn Galib», *Anuário de Filologia*, Barcelona, Fac. Filologia, 1975, pp. 369-384, p. 379.

Do termo de Santarém

1 Parte o termo de Beja com o termo de Santarém. 2 E Santarém jaz ao poente de Beja e ao poente de Córdoba. 3 E jaz sobre o rio Tejo perto donde se mete no mar. 4 No termo de Santarém há muitas e boas bondades e é de muito saborosa terra. E quanto é no chão, não sirão aí a alquevar nem a lavrarão duas vezes se não quiserem, tanto é de boa terra naturalmente. 5 Quando enche o Tejo, sai pela terra chã e cobre-a toda. 6 E depois que o rio desce, fazem as suas sementeiras muito boas, serôdeas. E tanto fica a terra em boa maneira disposta que chega o pão a segar com os primeiros de tal forma boa, que colhem o grão junto com os primeiros que o

fazem. No termo de Santarém há terra tão frutífera que do dia em que semeiam o pão, até sete semanas, o segam. 7 O castelo de Santarém jaz em um monte muito grande, muito alto e muito forte; e não há lugar por onde o possam combater senão a muito grande perigo. 8 Outras bondades há em Santarém que adiante diremos. 9 E pode homem ir de Santarém a Beja em quatro dias.

NOTAS

Preliminar

O texto aqui reproduzido é o da *C1344* – ed. Lindley Cintra, em leitura ligeiramente modernizada.

4a. Atendendo ao texto de SD (IV/ 3), que provêm de RZ: «*wa ardu-hâ ghâya min al-karam wa l-tiyb*» – «os seus terrenos são o máximo da generosidade e da bondade»), neste contexto, a melhor tradução para a palavra árabe *tiyb*, não seria pois [*saborosa*], outra aceção possível da mesma palavra.

4b. A expressão «e quanto é no chão» deverá entender-se como «e tanto é plano» ou mais actualmente: «e é tão plano».

6. Esta passagem encontra-se apenas nos testemunhos portugueses da *C1344*, posteriores a 1420 (mss. *L, P, Li e Ev*). Cf. A. Rei, *Memória de Espaços...*, pp. 183-191.

8. Sobre esta passagem: *idem.*, pp. 189-190.

9. V. supra «itinerários».

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

– *Crónica Geral de Espanha de 1344*, ed.Lindley Cintra, vol. II, p. 66 (§ XXXVII). Lisboa, INCM, 1951. (*C1344*).
– *Cronica del Moro Rasis*, ed. Catalán/Andrés, pp. 83-84 (§ XXVII). Madrid, Gredos, 1975. (*CMR*).
– E. Lévi-Provençal, «Description de l’Espagne d’Ahmad al-Razi» *Al-Andalus*, XVIII (53), pp. 51-108, pp. 88-89.
Trad. portug. parc.:
– *Portugal na Espanha Árabe (PEA)*, 2 vols., Lisboa, Caminho, 1989, vol. 1, p. 48
– David Lopes, «Os Árabes nas Obras de Alexandre Herculano» (*AOAH*), *Boletim de Segunda Classe da Academia das Ciencias de Lisboa*, III-IV (1910-1911), p. 209;
– IDEM, *Nomes Árabes de Terras Portuguesas (NATP)*, Lisboa, Sociedade de Língua Portuguesa e Círculo David Lopes, 1968, p. 109;

– José Garcia Domingues, «Descrições de Santarém nos Historiadores e Geógrafos Árabes», *Portugal e o al-Andalus (PA)*, Lisboa, Hugin, 1997, p. 133.

IV – (SD, MH e BA) – Abû-I-Hasan ʿAlî ibn Mûsâ Ibn Saʿîd

(Granada, 610/1213 – Tunes, 685/1286)

A) *al-Mughrib fi hulâ l-Maghrib (MH)*

Cidade de Santarém (*madînat Shantarîn*)

Do livro de al-Râzî:

¹ A oeste de Beja, ² ergue-se sobre o rio Tejo, perto do lugar onde este entra no mar. ³ E os seus terrenos são o extremo da generosidade e da bondade.

NOTAS

Preliminar

Esta obra foi compilada por três gerações da família do autor. Apresenta os diferentes poetas segundo as suas terras de origem ou de residência, fazendo anteceder, como em al-Rushâtî (II- RU, *IA*), as respectivas notícias por descrições geográficas mais ou menos breves, por vezes tiradas de al-Râzî. O empreendimento colectivo que foi o *Mughrib*, tinha sido iniciado por **Abû Muhammad ʿAbd Allâh al-Hijârî (Guadalajara, 500/1106 – Alcalá la Real [Granada], 550/1155)**. As citações razianas do *Mughrib* terão vindo directamente da obra geográfica e literária deste autor: *al-Mushib fi fadâ'il al-Maghrib*, e que se encontra perdida (ver entre outros: Sh. Dayf, ed. supra, p. 1; *El²*, III, 950-51; Pons Boigues, *Ensayo...*, n^{os} 178 e 259). ³ Segue-se notícia histórico-administrativa, relativa aos governadores de Santarém. FD (XI/3) extrairá a ilacção de que Santarém depende de Lisboa, a partir: 1) da integração que SD fez da cidade de Santarém no capítulo/ secção do «Reino de Lisboa», ao organizar o *al-Mughrib...*; e 2) da informação de cariz histórico-administrativo (muito possivelmente proveniente de al-Hijârî), atrás referida e em que SD diz: «os governadores [de Santarém] procediam (*kânû yaʿtûna*) de Lisboa» (Cf. ed. M.Reinaud, *La Géographie d'Aboulféda*, Paris, 1840, p. 173 & trad. Garcia Domingues, *ob. cit.*, p. 136), o que colocaria esta última cidade num grau hierarquicamente superior. SD concluiu a notícia com a observação, esta de sua lavra, de que Santarém «é agora dos cristãos (*nasârâ*)».

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Ibn Saʿîd, *al-Mughrib fi hulâ l-Maghrib*, ed. Shawqî Dayf, Beirute, Dâr Sâder, 1964, p. 417 – tex. ár.; – trad. portuguesa parc. J. D. Garcia Domingues, *PA*, pp. 136-137.

B) *Kitâb Bast al-Ard fi l-Tûl wa l-ʿArd (BA)*

[Santarém][...]

¹ A sul dela [Cória] e a sul do rio de Toledo situa-se a cidade de Santarém, ² cuja longitude é de 8º e 10' e a latitude de 42º 35'; ³ prosseguindo para leste dela, a sul do [mesmo] rio situa-se a Fortaleza da Ponte da Espada. ⁴ Entre elas há 80 milhas [...].

NOTAS

Preliminar

Optámos pelo texto da edição de Vernet, por nos parecer mais seguro, embora o confrontemos constantemente com a edição de Ismâʿîl al-ʿArabî. Uma diferença evidente entre ambas as edições, por exemplo, é que a primeira apresenta as coordenadas geográficas em algarismos, enquanto a segunda as apresenta por extenso.

¹. Na sua edição Vernet usou três manuscritos L (Londres), P (Paris) e W (Oxford). Na sua tradução desta passagem refere os ms. L e W como portadores de variantes, respectivamente, *Santarîn* (com *sin* e não com *shîn*); e *Shuntarîn*. No entanto, no texto que Vernet editou surge também a forma *Santarîn*, pelo que terá havido algum erro na impressão. Na ed. I. al-ʿArabî aparece a forma *Shûntarîn*, com *u longo*. Este editor usou um ms. que conterà uma possível variante do ms. W.

⁴. Seguindo a tese de Juan Vernet de que SD, no *BA*, depende de ID (cf. trad., pp. 307-308), terá havido neste ponto alguma contaminação da passagem relativa à distância fluvial entre Santarém e Lisboa, presente em ID, pois o valor de 80 milhas é o atribuído à distância entre estas duas localidades (*NM*, V/1). Apesar de ID também apresentar para este mesmo percurso o valor de 60 milhas (ID, *UM*, ed. e trad. Mizal, pp. 50 e 82), as 80 milhas são, no entanto, claramente muito escassas para a distância entre Santarém e Alcântara.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

– Ibn Saʿîd, *Kitâb Bast al-Ard fi l-Tûl wa l-ʿArd / Kitâb al-Jaghrâfya*, ed. crítica de Juan Vernet Ginés, Tetuão, Instituto Muley El-Hasan, 1958, p. 112 – tex. ár.;
– Ibn Saʿîd, *Kitâb Bast al-Ard fi l-Tûl wa l-ʿArd / Kitâb al-Jaghrâfya*, ed. Ismâʿîl al-ʿArabî, Beirute, Maktaba al-Tijâriya lil-Tibâ' wa-l-Nashar wa-l-Tawzî', 1970, p. 179 – tex. ár.;
– trad. de Juan Vernet, *España en la Geografia de Ibn Saʿîd al-Magribî*, Sept. de Tamuda 6 Tetuão, 1958, pp. 307-326 (+ 1 desdobr.), p. 318.

V – (ID, *NM*) – Abû ʿAbd Allâh Muhammad ibn ʿAbd Allâh ibn Idrîs al-Sharîf Al-Idrîsî (Ceuta, 493/1099 – Sicília, 560/1165-66)

[Santarém]

¹ Da cidade de Lisboa, rio (acima) para oriente, até à cidade de Santarém, 80 milhas. ² O caminho entre ambas as cidades pode ser feito pelo rio ou por terra. ³ Entre elas fica a campina de *Balâta*. ⁴ Dizem as gentes de Lisboa e a maior parte das

gentes do Ocidente, que o trigo semeado nessas planuras fica na terra 40 dias, e já pode ser ceifado; e um alqueire de grãos rende 100 alqueires, às vezes mais, outras vezes menos.⁵ Santarém está sobre um monte alto, muito alto.⁶ Tem, pelo lado sul, um grande precipício, não havendo [aí] muralha;⁷ e no sopé há um arrabalde que se estende ao longo do rio.⁸ Os habitantes bebem água das fontes e água do rio.⁹ Tem muitas hortas que produzem fruta comum, legumes e gerais benefícios.¹⁰ Da cidade de Santarém à cidade de Badajoz, quatro jornadas.

NOTAS

3. David Lopes identificou-a com a Valada da Azambuja (AOAH, III, p. 209). Quanto às possíveis relações entre Valada (< Balata) e Alvalade (< al-balât?), questão ainda não sanada, remetemos ainda para David Lopes, NATP, pp. 34-35; IDEM, *Páginas Olisiponenses (PO)*, pp. 162-171, e também para J. P. Machado, DOELP, I, p. 114 e III, p. 1452.

4a. Existe, para além de al-Himyarî (VIII-B/2), uma notícia idêntica sem ser igual, em al-Maqqarî (XIII/6), cf. infra. (A notícia deste último autor surge também em PEA, vol. 1, p. 76).

4b. Medida que, em al-Andalus no séc.X, valia 3,665 kg (= 8 arratéis), mas que evoluiu para o seu quádruplo, com 14,662 kg (= 32 arratéis). (cf. J. Vallvé, «Notas de Metrologia...», AA (1977), p. 82; e A. Rei, *Pesos e Medidas de origem islâmica em Portugal*, Évora, 1998, pp. 12 e 20).

6. Em árabe *madîna* (de Santarém) e *hâffa* (precipício) são femininos, resultando daí uma certa ambiguidade quanto à palavra a que se reportará o pronome na expressão *la-hâ* («ela tem»). Dozy quis levantar a dúvida especificando na sua tradução: «la ville» – o que fez correr muita tinta por parte dos estudiosos scalabitanistas, porque as outras fontes e a história militar e arqueológica do sítio indicam o contrário. Como a expressão *bi-asfâli-hâ* («no sopé dele» [lit. «dela»]), que se segue (§8), se reporta melhor a *hâffa* do que a *madîna*, o período anterior dir-lhe-á também respeito. Daí a nossa interpretação, seguindo aliás Domingues (1997, 135): Santarém não teria muralha na zona do precipício, porque este constituía uma defesa natural suficiente. Se o geógrafo ou os seus informadores visitaram de facto a localidade e entendessem claramente significar a ausência total de muralha à volta do burgo, ainda assim teriam, pelo menos, mencionado a fortaleza edificada no planalto, e cujas qualidades defensivas eram celebrizadas por toda a gente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- al-Iḍrīsī, *Nuzhat al-Mushtâq* (ou *Kitâb Rujjâr*), ed. E. Cerulli et al., *Opus Geographicum*, Nápoles-Roma, IUON – IIMEO, E. J. Brill, [Leyden], 1975, pp. 549-550 – tex. ár.;
- *Nuzhat al-Mushtâq* (ou *Kitâb Rujjâr*), ed. (retomando a ed. de Dozy & de Goeje, Leyden, 1866) & trad. espanhola parc. Antonio Ubieto Arteta, *Geografía de España* (ed. biling. Ár.-Esp.) Textos Medievales, 37, Valência, Anubar Ed., 1974, tex. ár. pp. 185-186; tex. esp. pp. 174-175;
- Trad. portuguesas parc.:
- J. P. Machado, «A Península Hispânica segundo um Geógrafo Árábico do Séc. XII» *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 1-3, 1964, pp. 17-53, pp. 31-32;
- J. D. Garcia Domingues, PA, p. 135;
- David Lopes, AOAH, pp. 209 e 216-219;
- IDEM, NATP, pp. 107-109 e 113-115;
- PEA, vol. 1, p. 70.

VI – (IS, MM) – Abû Ishâq Ibrâhîm ibn Muhammad al-Fârisî Al-Istakhrî (Bagdad, m. 322/934)

¹ Santarém está sobre o Mar Circundante (Atlântico). ² Nela encontra-se âmbar, e não se conhece no Mar de Roma (Mediterrâneo) e no Mar Circundante um (único) lugar (onde exista) âmbar, excepto Santarém. Algum (desse âmbar) apareceu, durante a minha estadia no *Shâm*, nas margens do (Mar de) Roma. ³ Sucede (na região) de Santarém: em certo momento do ano, (saí) do mar um mamífero (aquático) que se esfrega nas rochas das praia, desprendendo-se dele um velo, com a suavidade do veludo e a cor do ouro, que não se desgasta (com o tempo). ⁴ É muito apreciado e escasso, sendo recolhido e tecido com ele vestuário que (à luz) do dia refulge (uma miríade de) cores. Os monarcas dos Banû Umayya detinham o seu exclusivo, não podendo ser levado (de lá) a não ser clandestinamente. Ascendia o valor (de cada um) desses vestidos a mil dinares, pela sua preciosidade e excelência. ⁵ [...] Santarém é uma cora enorme e a sua cidade é Coimbra.

[...]

NOTAS

1. Em todo o texto refere-se Santarém enquanto região (*kûra*) e não enquanto cidade. Cf. infra n. 5.
2. *Shâm*: na terminologia árabe primitiva o bilâd al-Shâm equivalia aos actuais Síria, Líbano, Jordânia, Palestina, Israel e Cisjordânia (E.I.², T.IX, p. 269)
- 3-4a. V. infra Apêndice II: «Abû Qalamûn». 4b) Al-Muqaddasî, *ob. cit.*, p. 241, refere como valor para estas vestes dez mil dinares, e não apenas mil, como al-Istakhrî.
5. Sobre Coimbra como ‘capital’ da região de Santarém, no século VIII, v. A. Rei, «Coimbra e a sua região, segundo as fontes geográficas árabes», in *A Cidade e o Campo. Estudos de História Rural e Urbana oferecidos a Iria Gonçalves*, Lisboa, FCSH-UNL/FL-UL, no prelo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- al-Istakhrî, *Masâlik wa l-Mamâlik*, ed. de Goeje, *Viae Regnorum*, col. BGA, I, Leiden, E. J. Brill, 1967, pp. 42-43 – tex. ár.
- Trad. portuguesas parc.:
- J. D. Garcia Domingues, *PA*, pp. 133-4;
- David Lopes, *AOAH*, p. 225.

VII – (YQ, MB) – Abû Abd Allâh Yâqût ibn Abd Allâh al-Hamawî

(Ásia Menor, 575/1179 – Alepo, 626/1229)

a) Santarém (*Shantarîn*)

¹ (Trata-se de) duas palavras articuladas: Shanta, é uma palavra, e Rîn (é outra) palavra, como se explicou anteriormente. ² (Em) Rîn o *ra* é vocalizado com *i*; o *ya* é [mesmo] com dois pontos em baixo; e *nûn*. ³ É uma cidade cujas dependências fiscais confinam com as de Beja, ⁴ no ocidente de al-Andalus, para oeste de Córdova. ⁵ Está situada junto ao rio Tejo, perto da sua desembocadura no Mar Circundante (Oceano Atlântico). ⁶ É inexpugnável. ⁷ Entre ela e Córdova, são 15 dias; e entre ela e Beja, são 4 dias. ⁸ Ela agora é dos cristãos, tendo sido dominada no ano de 543 (1148/49).

NOTAS

1. No seu artigo sobre ‘*Shanta Ulâlyâ*’, YQ procurou explicar o conjunto de topónimos começados pelo termo ‘*Shanta*’ (tex., p. 366; trad., p. 206).
2. As características da escrita árabe obrigam muitas vezes a soletrar as palavras importantes ou estrangeiras para evitar a eventual ambiguidade de esqueletos gráficos (*rasm*).
- 6-7. Estas duas u. i. não surgem na tradução de Gamal ‘Abd al-Karîm.
8. Esta u.i. provém de GL. Este autor, no relativo à conquista cristã, tratou numa mesma u.i. Lisboa, Sintra e Santarém. YQ decompôs essa notícia, ou uma de igual teor, em tantas partes quantas as localidades referidas. Para Lisboa de GL, e para Lisboa e Sintra de YQ, v. A. Sidarus e A. Rei, «Lisboa e o seu Termo, nos geógrafos árabes», *Actas do Colóquio «Lisboa Encruzilhada de Muçulmanos, Judeus e Cristãos» / Arqueologia Medieval* 7 (2001), Mértola/Porto, CAM/Afrontamento, pp. 37-72.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Yâqût, *Mu‘jam al-buldân*, ed. Beirute, V vols., 1957, vol. III, p. 367-tex. ár.
- trad. espanhola parc. G. ‘Abd-al Karîm, «La España Musulmana en la obra de Yaqut – s. XII-XIII», *CHI* 6, Univ. Granada, 1974, p. 209;
- Trad. portug. parc.:
- J. D. Garcia Domingues, *PA*, p. 135;
- José H. Barata, *Santarém nos Escritores Árabes*, Sep. Rev. *Ribatejo*, IIª série, nº 3 (1954), pp. 3-6, p. 4.

b) Saqlab* ¹ Vogal *a* (para a 1ª consoante); ausência de vogal (para a 2ª); vogal *a* para o *lam*; e no fim do nome (temos) um *ba* com um só ponto.[...] ² E *Saqlab* (encontra-se) também em al-Andalus. Um dos distritos fiscais de Santarém. ³ A sua terra é excelente. ⁴ Diz-se que um *makkûk* quando semeado nessa terra, rende, para além dele, 100 cafizes e [ainda] mais.

NOTAS

Preliminar

A notícia sobre o *Saqlab* não aparece nas traduções espanholas. Que saibamos, a primeira tradução em português surgiu em 1954, no trabalho supra identificado de José H. Barata. Garcia Domingues não terá tido conhecimento desse trabalho, pois no seu trabalho em *PA* não apresentou notícia sobre o *Saqlab*. Manuel Sílvio A. Conde, retomou integralmente a notícia apresentada por J. H. Barata (cf. *Mediæ Etas* 2 (1999), p. 108).

Esta vocalização, segundo Yâqût (cf. supra VII-B/1) corresponde ao habitat dos Esclavos; mas para a Hispânia, o esqueleto consonântico SQLB permitiria a leitura *Saqallab* (< *Scallabis*). Al-Himyarî (infra: VIII-A/11-12) tem a mesma informação, mas integrada na notícia sobre Santarém. Ambos os autores referem a fertilidade da região em termos semelhantes à de *Balâta* ou de Santarém, em geral, conforme as fontes.

Os organizadores de Dicionários Geográficos, como Yâqût e al-Himyarî, separam os topónimos desta região dividindo-os em ‘cidade’: Santarém; e na sua ‘região agrícola’, que no primeiro autor aparece designada como *Saqlab* e no segundo como *Balâta* (v. infra HM).

4ab. O *makkûk* na Ásia Menor no século XII oscilava entre os 41,75 kg e os 46,38 kg. O *cafiz*, também naquela região equivalia a 47,15 kg, ou seja, um valor idêntico ou ligeiramente superior. (Cf. E. Ashtor, «Makâyil et Mawâzîn», *E. I.* ², T.VI, pp. 115-120). Cem cafizes seriam, portanto, cerca de 4715 kg. Reproduzindo-se, de uma outra maneira, e em relação a outras unidades métricas, o mesmo índice de fertilidade mediana de 100 / 1 ou um pouco mais, que já aparecera em al-Idrîsî (cf. supra V/5), e reaparece em al-Himyarî (cf. Infra VIII, A/12 e VIII, B/3) e no *Dhikr...* (cf. infra X/9).

4c. Segue notícia etno-geográfica sobre os Esclavos e o seu habitat.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Yâqût, *Mu‘jam al-buldân*, ed. Beirute, V vols., 1957, vol. III, p. 416- tex. ár.
- trad. parc. portug. J. H. Barata, *ibidem* (retomada integralmente por Manuel Sílvio A. Conde, «Para um corpus da documentação relativa à paisagem de Shantarîn», *Mediæ Etas* 2 (1999) Univ. Açores, pp. 105-126, p. 108).

VIII – (HM, RM) – al-Himyarî (Magrebe, Século XIII?)

a) Cidade de Santarém (*madīnat Shantarīn*)

¹ Em al-Andalus. Cidade que se conta na cora de Beja. ² É uma cidade situada num monte alto, muito alto. ³ No seu lado sul há um grande precipício. Não tem [aī] muralhas. ⁴ No sopé desse declive há um arrabalde que se estende ao longo do rio. ⁵ As suas gentes bebem água das fontes e água do rio. ⁶ Tem muitas hortas que produzem muita fruta e legumes. ⁷ E entre ela e Badajoz há quatro jornadas. ⁸ Nela há dos mais generosos solos. ⁹ O seu rio inunda a suas margens, como o Nilo no Egipto. ¹⁰ Os habitantes, após as cheias, semeiam o grão no depósito das cheias, quando as sementeiras já terminaram nas outras regiões. As colheitas obtidas não desmerecem da bondade das outras, não se atrasando nem na sua formação nem na maturidade. ¹¹ Entre os seus distritos está o *Saqḷab*, a mais fértil das terras; ¹² elevando-se a produção, em época mediana, a 100 grãos por um; e em anos excelentes, a 200 por um. ¹³ De Santarém dependem, no mar, ilhas que estão habitadas. ¹⁴ O montante dos impostos pagos por Santarém ascendia a 2 900 dinares. ¹⁵ Os seus alfozes colindavam com os alfozes de Beja.

NOTAS

a/ 1) Impõe-se neste caso o acrescento do *ta marbûta*, sinal do feminino, no original árabe. Acerca da curiosa localização, cf. supra al-Rushâtî (III / 1).

a/ 2) Cf. al-Idrîsî, V / 6).

a/ 3-7) Idênticas a al-Idrîsî, VI / 6-11.

a/ 12) Relativamente à produtividade do *Saqḷab*, ver também YQ, VI-2/ 4a e 4b.

a/ 13) Estas ilhas habitadas sob a autoridade de Santarém seriam as Berlengas? Garcia Domingues também coloca essa possibilidade (Cf. *ob. cit.*, p. 138).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- *al-Rawd al-Mi'târ*, 2ª ed., ed. Ihsân 'Abbâs, Beirute, Nasser Foundation for Culture, 1980, p. 346;
- ed. parc. E. Lévi-Provençal, *Sifat al-Andalus min Rawd al-Mi'târ*, 2ª ed., Beirute, Dâr al-Jayl; 1988;
- trad. francesa parc. E. Lévi-Provençal, *La Péninsule Ibérique au Moyen Âge d'après le «Kitâb ar-rawd al-mi'târ fî habar al-aktâr» d'Ibn 'Abd al-Mun'im al-Himyarî*, Leiden, E. J. Brill, 1938, p. 139;
- trad. portuguesa parc. J. D. Garcia Domingues, *ob. cit.*, p. 137;
- PEA, vol. 1, pp. 61-62

b) Balâta (Valada)* ¹ A lezíria de Valada fica em al-Andalus, entre Lisboa e Santarém. ² Diz a gente de Lisboa e a maioria da gente do ocidente, que o trigo semeado nesta lezíria, fica na terra quarenta dias, e, enseguida, pode ser colhido. ³ E que um alqueire nela dá cem alqueires, mais ou menos.

NOTAS

* Sobre o tratamento separado de *Balâta*, v. Supra n. inicial em YQ: *Saqḷab*.

b: Toda esta notícia provém, textualmente, de al-Idrîsî.

b/ 1-2) Cf. al-Idrîsî, V / 3- 4)

b/ 3) Cf. al-Idrîsî, n.V / 5).

IX -(QZ, AB) – Al-Qazwîni (Qazwîn, 600/1203 – Hilla, 682/1283)

Santarém (*Shantarīn*)

¹ Cidade de al-Andalus encontra-se situada perto da cidade de Beja, à beira-mar. ² A sua terra é o cúmulo da generosidade. ³ Está edificada junto ao rio Tejo, ⁴ rio que transborda pelas suas lezírias, como transborda o Nilo, no Egipto. ⁵ A sua gente semeia, a seguir às inundações, nos locais das enchentes, mesmo depois de passado o tempo da sementeira noutras regiões, amadurecendo aqui o cultivo rapidamente. ⁶ Encontra-se lá um excelente âmbar, o qual é arrojado pelo mar até às costas de alguns lugares. É levado para vários países. ⁷ Entre as suas maravilhas está o que se conta de um animal que saía do mar e se esfregava pelas pedras da beira-mar, caíndo dele um velo com a cor do ouro e a suavidade do veludo, escasso e muito apreciado. As gentes recolhiam-no e teciam com ele vestuário (de que) os seus monarcas detinham o exclusivo, e que não era levado das suas terras a não ser clandestinamente. Ascendia o valor de (cada) veste aos mil dinares, pela sua excelência e preciosidade.

NOTAS

6) A presença de âmbar na zona de Santarém é também referida por al-Istakhrî (Cf. supra VI / 2) e por al-Maqqarî (Cf. infra u.i./1 & n. XIII / 1). Daria à costa nas praias atlânticas.

7) V. Infra Apêndice II «Abû Qalamûn», e supra IS: VI / 3-4a).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- *Âthâr al-bilâd*, Beirute, Dâr Sâder, 1380/1960, p. 542;
- trad. espanhola parc. Fátima Roldán Castro, *El Occidente de al-Andalus en el Âthâr al-bilâd de al-Qazwîni*, Sevilha, Ed. Alfar, 1990, p. 125-127;

- trad. portuguesa parc. J.D. Garcia Domingues, *ob. cit.*, pp. 135-136.

X – (DK) – *Dhikr bilâd al-Andalus*

(al-Maghrib, Séculos VIII / XIV – IX / XV)

Notícia sobre a cidade de **Santarém (*Shantarîn*)** do ocidente de al-Andalus

¹ Santarém é uma cidade grande ² e muito antiga;³ tem uma grande mesquita aljama mandada construir pelo Imâm al-Hakam, esplêndidos banhos e mercados amplos e organizados. ⁴ O seu território abarca mais de mil aldeias, ⁵ as quais bebem de um rio que as atravessa, ⁶ e que é chamado rio Ana. ⁷ Tem crescidas como as do Nilo, ⁸ e é com elas que se fazem as lavouras; ⁹ um cafiz de trigo, naquelas terras, dá cem ou duzentos cafizes, mais ou menos. ¹⁰ Este rio é abundante em peixe e em todos os tipos de bens. ¹¹ Esta cidade tem imponente muralha, e torres inexpugnáveis, não podendo ser tomada pela força.

NOTAS

3) Tratar-se-á do Imâm e Amir (Emir) al-Hakam I, pois na parte historiográfica desta mesma obra Al-Hakam I é identificado como «Imâm», enquanto Al-Hakam II surge como «Amîr Al-Mu' Minin» (V. respectivamente, vol. I, pp. 123 e 168; e vol. II, pp. 132 e 178). «A construção desta mesquita deverá ter acontecido durante a pacificação que se deu na região entre Lisboa e Coimbra, após uma época de revoltas, que terminaram em 808-809, pela mão de um filho do monarca, chamado Hishâm (E. Lévi-Provençal «Espanña Musulmana, 711-1031», *História de España*, dir. Ramón Menendez Pidal, vol. IV, Madrid, Espasa-Calpe, 1976, p. 104; Rachel Arié, «Espanña Musulmana (siglos VIII-XV)», *História de España*, dir. Manuel Tuñón de Lara, vol. III, Barcelona, Labor, 1984, p. 21.

6) Em textos mais tardios, como este, e em vários dos autores orientais, como al-Qazwîni, Abû-I-Fidâ e al-Qal-qashândî, é frequente a confusão entre Ana ou Iana, Beja e Tejo, pois as grafias árabes são muito idênticas e prestam-se a estes equívocos. Aqui é claro que se trata do Tejo, pois a referência às cheias do Tejo como as do Nilo, também aparece em al-Qazwîni e em al-Himyari (cf. supra HM e QZ).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

– *Dhikr bilâd al-Andalus*, ed., trad., introdução, notas e índices de Luis Molina, 2 Tomos, *Una Descripción Anónima de al-Andalus*, Madrid, CSIC, 1983, Tomo I – ed., pp. tex. ár. 53; Tomo II – trad., tex. esp. 58-59.

XI – (FD, TB) -Abû-I-Fidâ

(Hamâ, 672/1273 – 734/1334)

Santarém (*Shantirîn*)

¹ (Segundo)Ibn Sa'îd, (as coordenadas são): 8º e 10' de longitude; (e) 42º e 35' de latitude.(Situa-se no Quinto Clima. (É vulgarmente) conhecida (como estando) na Galiza, a norte de al-Andalus. ² (Vocaliza-se) com *a* o *shîn* dotado de pontos diacríticos; ausência de vogal no *nûn*; e *i* na (letra) que tem dois pontos por cima; e o *ra* é desprovido de qualquer ponto; ausência de vogal na (letra) que tem dois pontos por baixo; e no fim dela está um *nûn*. Desta forma a vimos na ortografia de Ibn Sa'îd. [...]³ E Santarém está sobre um rio que desagua no mar. ⁴ O seu solo é generoso e bom. ⁵ Pertence às dependências fiscais de Lisboa. ⁶ Santarém é a oeste de Beja. ⁷ Juntámo-la à descrição de al-Andalus, ainda que ela seja da Galiza. Diz Ibn Sa'îd: «E a famosa Santarém é uma das povoações da Galiza».

NOTAS

1) Embora as coordenadas relativas a Santarém estejam correctas relativamente ao texto traduzido do *Kitâb Bast al-Ard*, de Ibn Sa'îd (trad. espanhola de Juan Vernet, sob o título «Espanña en la Geografía de Ibn Sa'îd al-Maghribî», *Tamuda*, VI, Sem. II, Tetuão, 1958, pp. 307-326, p. 318), não coincidem na sua colocação dentro de um mesmo Clima: Ibn Sa'îd coloca-a no VI Clima, enquanto Abû I-Fidâ, como antes dele já o fizera al-Idrîsî (J.Vernet, *ob. cit.*, pp. 307-311), coloca-a no V Clima.

2) Sobre as questões da pronúncia correcta das palavras, ver supra YQ, n. VI / 2. Sobre a grafia *Shantirîn* em vez de *Shantarîn* e problemáticas a elas relativas, cf. infra Apêndice III «O topónimo arabisado de Santarém».

3) Antecedendo a parte da notícia claramente sobre Santarém, e em consequência da confusão entre *Shantarîn* e *Shantabariyya* (também em QL: XII / 2-5) vem uma outra parte referente a Santaver (realmente na região de Albarracín, em Espanha). Como neste texto ambas as partes estão claramente separadas, omitiu-se a referente a Santaver. Como em QL o referente a Santaver vem misturado com o de Santarém, deixou-se ficar tudo.

7a) Aqui *Galiza* poder-se-á entender como *Portugal*, pois Ibn Sa'îd, fonte de Abû-I-Fidâ, no *Kitâb bast al-Ard*..., diz: «Coimbra, capital da Galiza» (*Idem*. p. 318).

7b) Passagem não detectada em qualquer dos textos: *al-Mughrib*..., e *Kitâb Bast al-Ard* por nós utilizados.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

– *Taqwim al-Buldan*, ed. M. Reinaud & G. de Slane, *La Géographie d'Aboulféda*, Paris, 1840, pp. 172-173;

– trad. francesa M. Reinaud e St. Guyard, *La Géographie d'Aboulféda*, Paris, 1848.

– trad. portuguesa parc. J. D. Garcia Domingues, *ob. cit.*, p. 136.

XII – (QL, SA) – Al-Qalqashândî (Egipto, 756/1355 – 821/1418)

Santarém (*Shantirîn*)

¹ Diz-se no *Taqwîm al-buldân*: vogal *a* no *shîn*; ausência de vogal no *nûn*; vogal *i* na (letra) com dois pontos encima, e no *ra*; ausência de vogal na (letra) com os dois pontos em baixo, e no final (outro) *nûn*, assim como está escrito pelo punho de Ibn Sa'îd. ² É uma cidade que foi, antigamente, da Galiza, no norte de al-Andalus, ³ e depois tornou-se num dos distritos fiscais de Lisboa, antes referida.⁴ Encontra-se no quinto dos sete climas. Diz Ibn Sa'îd: «A sua longitude é de 8º 10'; e a sua latitude é de 42º 35'». ⁵ Está situada sobre o Mar da Bretanha, o qual é o mar de Bordéus, uma saliência do Mar Circundante [Oceano Atlântico], antes referido no discurso sobre os mares *. ⁶ É sobranceira a um rio que desagua no mar, ⁷ e o seu solo é excelente.

NOTAS

Preliminar

Neste autor só as unidades 1, 3, 4, 6 e 7 são claramente referentes a Santarém. As 2 e 5 referem-se a Santaver. Apesar das suas referências a Ibn Sa'îd, a sua fonte foi o *Taqwîm al-buldân*, de Abû I-Fidâ, que, este sim, usou Ibn Sa'îd directamente como fonte (Cf. supra Abû I-Fidâ).

1) Ao ter Abû I-Fidâ como fonte também apresenta a grafia *Shantirîn* (cf. infra Apêndice III: «O topónimo arabizado de Santarém»).

2 & 5) Cf. Abû I-Fidâ, n. 3.

3) Cf. *Idem*, n. 5.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

– *Subh al-A'shâ*, ed. Cairo, 14 vols., 1913-19, vol. 5, pp. 222-223;

– trad.espanhola parc.Luis Seco de Lucena, *Subh al-A'shâ fî Kitâbât al-Insha'*, Textos Medievales, 40, Valência, Anubar Ed., 1975, pp. 31-32.

XIII – (MQ, NT) – al-Maqqarî

(Magrebe, 986/1578 – Egipto, 1042/1632)

Santarém (*Shantarîn*)

¹ Diz al-Mas'ûdî nas «Pradarias de Ouro», depois da expressão que o titula: «Há muito âmbar no mar de al-Andalus. ² É levado para o Egipto e para outros lugares. É levado para Córdoba desde as zonas costeiras, ³ chamadas Santarém (*Shantarîn*) e Sidónia (*Shidhûna*). ⁴ A aluquia dele em al-Andalus atinge (o valor de) três meticais de ouro. ⁵ Esta aluquia (segundo o valor) de Baghdad é vendida no Egipto, uma aluquia dele por dez dinares, sendo um âmbar muito bom.» [...] ⁶ Diz Ibn Alysa', ao recordar a cidade de Santarém: «Entre as suas especificidades, (está a de) que o trigo e a cevada semeados nas suas terras, são ceifados quando passam quarenta

dias da sua sementeira. ⁷ Quanto às maçãs que lá (se dão), o diâmetro de cada uma é de três palmos e mais. ⁸ Disse-me Abû 'Abd Allâh al-Bâkûrî, seguramente: «Vi, junto a al-Mu'tamid ibn 'Abbâd, um homem, das gentes de Santarém, que lhe ofereceu quatro maçãs. Não podia o homem carregar sobre a sua cabeça mais do que essas, (pois) o diâmetro de cada uma era de cinco palmos. ⁹ E registou o homem que o normal (de tamanho), na sua terra, era mais pequeno do de estes. E quando queriam que aparecêsem com aquele tamanho, podavam o pé da planta, ficando apenas dez (ramos) ou menos, e colocando-lhes por debaixo suportes de madeira.» Concluiu.

NOTAS

1) Devido a não haver no texto do *Nafh...* qualquer referência ao lugar da notícia na obra de al-Mas'ûdî, à envergadura da edição da obra deste último por Charles Pellat, em 5 grossos volumes, e principalmente à inexistência de Índices nessa mesma edição, não nos foi possível, até ao momento, localizar esta referência. Foi localizada uma referência indirecta da mesma notícia de al-Mas'ûdî < David Lopes, que a obtêve a partir de uma tradução francesa de Barbier de Meynard e Pavet de Courteille, (Maçoudi, *Les prairies d'or*, vol. I, p. 366) e que surge n' «Os Árabes nas Obras de A. H.», p. 225. No entanto, D.Lopes transcreveu apenas o equivalente às primeiras três u.i. do texto supra (talvez porque a tradução da notícia acabasse nesse ponto) terminando em «...Sidónia.».

4a) Sobre esta medida ver J. Vallvé, «Pesos y Monedas», *al-Qantara*, vol. V, 1984, pp. 147-167.

4b) *Ibidem*.

6a) Sobre esta questão, cf. A. Sidarus e A. Rei, «Lisboa e o seu termo segundo os Geógrafos Árabes», *Arqueologia Medieval* 7, Apêndice I: «Sintra ou Santarém (âmbar e maçãs)», pp. 69-70.

6b) Aceitamos a leitura de Gayangos (*apud* > A. Borges Coelho, *PEA*, vol. I, pp. 75 – n. 3 – e 76), pois trata-se de um tipo de fertilidade que já se encontra nos demais autores sobre Santarém (cf. IG: III / 6; ID: VI / 4; e em HM: X – b / 2), sendo praticamente textual uma possível dependência em relação aos dois últimos. Trata-se de uma má leitura que fez com que Santarém se tivesse passado a ler Sintra.

7a) Esta passagem parece surgir do mesmo contexto

de contaminação textual ou de deficiente leitura que já se constatará atrás, em 6a) e 6b). Cf. Supra n. 6a.

7b) Sobre esta medida, ver J. Vallvé, «El codo en la España Musulmana», *Al-Andalus* XLI (1976), pp. 339-354.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- *Nafh al. Tib*, ed. Ihsân ‘Abbâs, 2ª ed., 8 vols., Beirute, Dâr Sâder, 1968, pp. 143-144 e 164;
- trad. portuguesa parc. J. D. Garcia Domingues, *ob. cit.*, p. 137;
- in *PEA*, vol. 1, pp. 75-76;

APÊNDICE I

O AMBAR DO LITORAL DE SANTARÉM

Os autores que referem claramente a presença de âmbar no litoral de Santarém, são al-Istakhrî (IS) e al-Mas‘udî, ambos do séc.X, e al-Qazwî (QZ) do séc.XIII. Para o primeiro cf. supra IS, *MM*, VI/2. Para o terceiro, cf. supra QZ, *AB-IX/6*.

Quanto a al-Mas‘udî, reproduzimos aqui a passagem (mais tarde literal e explicitamente retomada por al-Maqqarî, *Nafh...*, ed. I.‘Abbâs, 1968, pp. 143-44) onde é referido o âmbar.

«Diz al-Mas‘udî nas “Pradarias de Ouro”, depois da expressão que o titula: “Há muito âmbar no mar de al-Andalus. É levado para o Egipto e para outros lugares. É levado para Córdova desde as zonas costeiras, chamadas Santarém e Sidónia. A aluquia* dele em al-Andalus atinge (o valor de) três meticais de ouro. Esta aluquia (segundo o valor) de Baghdad é vendida no Egipto, uma aluquia dele por dez dinares**, sendo um âmbar muito bom”.» (Ed. Ch. Pellat, vol.I, p. 194, § 406).

Para mais informações sobre o âmbar e a sua presença nas costas atlânticas de al-Andalus, ver o **Apêndice I Sintra ou Santarém (maças e âmbar)**, do nosso trabalho «Lisboa e

seu Termo segundo os Geógrafos Árabes», *Actas do Colóquio «Lisboa – encruzilhada de Muçulmanos, Judeus e Cristãos» / Arqueologia Medieval* 7 (2001), pp. 37-72.

NOTAS

(*) A conversão decimal da *aluquia* é de cerca de 28,64gr. Cf. A. Rei (1998a, p. 20)

(**) Segundo J. Vallvé (1984, p. 150), ao apresentar uma paridade de 1 *dinar* = 1 *metical*, e partindo do princípio de essa paridade seria idêntica em al-Andalus e no Egipto, poderemos afirmar que o valor do âmbar de Santarém, no Egipto ultrapassava o triplo do seu valor em al-Andalus.

APÊNDICE II

«ABÛ QALAMÛN»

INTRODUÇÃO

A passagem sobre o não-identificado animal marinho que dava às costas ocidentais da Península hispânica, já tinha sido anteriormente traduzida por J. D. Garcia Domingues (cf. *PA*, p. 134) e por David Lopes (cf. *AOAH*, p. 225).

Tendo cada um deles usado uma edição diferente, Garcia Domingues usou a de Muhammad G.‘Abd al-‘Âf al-Hinî, sob orientação de Muh.Shafîq Ghurbal, Cairo, 1961, p. 35; e David Lopes usou a mesma que nós estamos a utilizar: de Goeje, *BGA I*, p. 42. A despeito do texto idêntico, David Lopes inferiu que o animal em causa soltava *âmbar* quando se esfregava nas rochas, talvez pela arcaizante forma gramatical do texto em causa. Garcia Domingues fez uma tradução cujo texto é muito idêntico ao nosso. Nenhum deles, no entanto, tentou a identificação do mesmo animal.

Vamos tentar esse desiderato.

PONTO DE SITUAÇÃO

A passagem em causa surge inicialmente em IS (séc. IV/X). Surgirá também mais tarde (séc. VII/XIII) em QZ (Cf. Supra VIII / 7-8), de forma praticamente textual. Ao não ter sido encontrada outra notícia que tenha passado de IS a QZ, no que diz respeito a al-Andalus, é de pôr a hipótese de que esta passagem tenha chegado a QZ via Abû I-‘Abbâs Ahmad ibn ‘Umar al-‘Udhri (Almeria, 393/1002-476/1085), que aquele muito usou e citou, precisamente ao tratar al-Andalus e que por outro lado enforma todo o restante da notícia.

Shams al-Dîn Abû ‘Abd Allâh Muhammad al-Shâmî Al-Muqaddasî (MS), (Médio Oriente m. 380 / 990?) (ed. de Goeje, *BGA III*, Leiden, E. J. Brill, 1967, pp. 240-241; trad. Ch. Pellat, *Description...*, pp. 52-53) posterior a IS e seu «sucessor» (A.

Miquel, *La Géog. Hum.*, vol. I, 292-294 e 313-330), também a relata de forma globalmente idêntica, sem ser igual, entre as «maravilhas» de al-Andalus, sem, no entanto, o atribuir a Santarém ou à sua região, e onde diz o seguinte:

«[...] (o) *Abû Qalamûn* é um animal que se esfrega pelas pedras das praias, caindo-lhe o velo, que tem a suavidade do veludo e a cor do ouro, não se desgastando (com o tempo). É muito apreciado (o facto de) encontrá-lo, sendo recolhido e com ele tecido vestuário que cintila com muitas cores (à luz) do dia. Os governantes proibem a seu transporte para (outras) regiões, exceptuando-se o que (o é) sem o seu conhecimento. Pode atingir (cada) vestido (o valor de) dez mil dinares [...]».

Esta denominação que MS introduziu acabaria por vir a ter uma grande influência na leitura e no entendimento desta passagem, obliterando mesmo a leitura da passagem inicial de IS, onde não há qualquer denominação para o animal em causa.

Relativamente à denominação *Abû Qalamûn*, segundo Dozy (*Suppl.* II, 6-7) tratar-se-ia de um molusco, com o nome de [jamboneau] ou [pine marine], correspondendo em português a [pínula] ou [pinha marinha].

O nome usado por MS: *abû qalamûn*, pode traduzir-se por «o que tem cálamos; filamentos, bisso». Trata-se do nome dado a um molusco que já era usado, pelo menos na antiguidade greco-latina, senão antes, pelos habitantes das margens do Mediterrâneo, para a tecelagem, devido à incorporação desses mesmos filamentos nos tecidos, que assim ficavam com umas cores brilhantes e mais ou menos douradas (Cf. Dozy, *ibidem*; e «sûf al-bahr», *idem*, II, 853).

A leitura que Dozy fez desta passagem de MS acabou fazendo história, pois tem sido recorrentemente citada (v. A.J.W. Huisman, «Abû Kalamûn», *E.I.*², I, 135; J. Vallvé, «La industria en al-Andalus», *AQ I* (1980), 209-41, 228-9).

Cremos que MS terá usado o nome do animal e/ou do tecido que ele originaria, para explicar, atendendo ao brilho e à origem marinha da matéria-prima, o tecido referido por al-Istakhrî, sem se deter sobre as seguintes questões: o molusco sairá do mar? E esfregar-se-á nas rochas das praias para soltar os seus filamentos? Ou poderá a matéria-prima referida provir de um outro tipo de animal? IS não terá denominado o animal em causa, porque lhe desconheceria o nome; é, contudo, plausível que conhecesse o *abû qalamûn*.

Segundo Vallvé, na obra atrás referida, a pínula ou pinha marinha (*Pinna nobilis*) (Cf. «Bivalves», *Historia Natural*, vol. II, pp. 262-274, p. 266) é um molusco que se detecta no Mediterrâneo, vivendo em profundidades até 700 metros, agarrado às rochas, e que, numa certa época do ano, solta o bisso ou cauda filamentosa com que se agarra, e que depois se lhe renova. Esta cauda é recolhida pelos habitantes das regiões marítimas do Norte africano, principalmente da Tunísia. São estes filamentos que são chamados «*lã do mar*» (*sûf al-bahr*) e que são usados em tecelagem (Vallvé, *ibidem*).

NOVA PROPOSTA DE IDENTIFICAÇÃO

Cremos, no entanto, que o animal a que IS não deu nome, se trata de um género de animal que pertence à ordem dos Pinípedes (cf. «Pinípedes», *Historia Natural*, vol. I, pp. 106-14, pp. 110-11; «Pinípedes», *Dicionário de Zoologia*, Lisboa, Formar, 1983, p. 167), do género das focas (*Phoca vitulina*).

Mamíferos anfíbios (sentido mais consensual com o termo árabe *dâbba*, do que para identificar um molusco), cobertos de pelos, coincidindo portanto mais com as características do animal referido por IS, do que com as de qualquer molusco.

Tratar-se-iam, no caso descrito, de focas-fêmeas que naquela época do ano, possivelmente no Verão, ainda dariam às costas actualmente portuguesas, regular e ciclicamente, para virem dar à luz.

Animais que quando apareciam na costa actualmente portuguesa, durante o período romano, eram designados de *nereides* (as focas) e *tritões* (os leões marinhos). Curiosamente já Plínio-o-Velho afirmava que «as Nereides [...] gemiam durante a noite» (Amílcar Guerra, *Plínio-o-Velho e a Lusitânia*, Lisboa, Colibri, 1995, pp. 38-39), ou seja, uma descrição muito semelhante àquela que os autores árabes irão repetir quase um milénio depois.

Ainda hoje as focas-fêmeas dão à luz no início do Verão nas costas europeias. Vêm ainda às costas cantábricas, no norte de Espanha, portanto ainda não muito longe das costas portuguesas, para esse fim. As crias nascem cobertas de um tipo de velo de cor amarelada, que lhes cai ao fim de poucas horas, ao fim das quais seguem as mães que regressam ao mar (Cf. «Pinípedes», *Historia Natural*, *ibidem*).

O esfregar dos animais nos calhaus das praias, como nos conta IS, tratar-se-iam de movimentos propiciatórios ao parto. E o velo que os habitantes depois recolhiam seria

aquele que as crias soltavam antes de irem com as mães para o mar.

Assim, os habitantes relacionariam as fricções nas rochas com o aparecimento do vello, sem se aperceberem dos passos/factos intermédios entre uma coisa e outra, pelo facto de tudo se processar durante a noite.

Concluindo, no caso das costas portuguesas, o que apareceu designado por *Abû Qalamûn*, eram afinal focas que vinham parir às praias.

APÊNDICE III

O TOPONIMO ARABISADO DE SANTARÉM

Encontramos nos autores árabes duas grafias para o topónimo Santarém: *Shantarîn* e *Shantirîn*. Há um aspecto prévio que convém esclarecer: nos manuscritos árabes geralmente o topónimo surge sem vocalizações. E em alguns casos são os responsáveis pelas edições que acabam vocalizando alguns topónimos mais problemáticos presentes nos textos editados.

Assim, estamos em crer, que aquela primeira forma, que é a que mais se constata, terá surgido entre os arabistas contemporâneos, muito possivelmente por uma certa contaminação a partir do actual topónimo que tem a vogal [a] após o [t].

No entanto, cremos ser o segundo caso mais sólido que o primeiro. *Shantirîn*, com a vogal [i] em vez da [a] já aparece em al-Istakhrî (séc. X), e mais tarde, nos inícios do século XIV, Abû I-Fidâ afirma ter encontrado aquela mesma forma «na grafia de Ibn Sa'îd» (v. supra) (*Taqwîm al-Buldân*, ed. Reinaud & Slane, Paris, 1840, p.172), ou seja, refere a existência daquela forma num texto do século XIII, cujo autor foi um dos que acabou por receptar, ainda que indirectamente, informa-

ções de al-Râzî (*al-Mughrib...*, ed. Shawqî Dayf, Dâr Ma'ârif, Cairo, 1964, v. I, p. 417), o qual também era do século X, como al-Istakhrî.

Sendo al-Istakhrî e Abû I-Fidâ orientais, teremos, com relação ao primeiro, que, pelo menos no século X, já se conhecia o topónimo de Santarém, na forma *Shantirîn*, no Oriente islâmico; quanto ao segundo deles, Abû I-Fidâ, do século XIV, continua a apresentar a mesma forma toponímica, embora remetendo-a para a obra de um geógrafo andalusi do século XIII que por sua vez dependia de um outro, também peninsular, do século X.

Portanto, é possível que aquela forma tenha sido realmente a do topónimo de Santarém, já que se atesta a sua vigência entre os séculos X e XV, pois al-Qalqas-hândî, que usou Abû I-Fidâ como fonte, continuou a repeti-lo.

A forma em questão trata-se da transcrição árabe do hagiopónimo cristão Santa Irene (ou, talvez mais popularmente, Santa Iria), expressão que surge atestada na obra de Yâqût (séc. XIII) (v. supra), [cuja fonte andalusi foi Ibn Ghâlib (séc. XII)], ao afirmar que Santarém é a contração de duas palavras *Shanta* e *Rîn* (< Santa Irene). Daí o facto de chamar 'arabisado' e não 'árabe' ao topónimo *Shantirîn*.

Ainda sobre questões envolvendo este topónimo e a sua evolução, ver: Avelino de Jesus da Costa, «Santa Iria e Santarém», *Rev. Port. de História* 14 (1972), Coimbra, pp. 1-63; David Lopes, «Os Árabes nas Obras de Alexandre Herculano», *Boletim de 2ª. Classe da Academia das Ciências de Lisboa*, vols. III-IV (1910-11), pp. 216-218; IDEM, *Nomes Árabes de Terras Portuguesas*, Lisboa, Sociedade de Língua Portuguesa e Círculo David Lopes, 1968, pp. 113-114; Adel Sidarus, «Shantarîn (Santarém)», *E.I.*², T.IX, pp. 317-9.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALEMANY BOLUFER, J. (1919-21), «La geografía de la Península Ibérica en los escritores árabes», *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, Ts. IX-X-XI, Granada; ARIÉ, Rachel (1984), *España Musulmana (siglos VIII-XV)*, in *História de España*, dir. Manuel Tuñón de Lara, vol. III, Barcelona, Labor;
- al-BAKRÎ, *al-Masâlik wa l-Mamâlik*, ed. André Ferré e Adrian Lewven, 2ª ed., Cartago [Tunísia], al-Dâr al-'Arabiyya lil-Kitâb, 1992;
- BARATA, José H. (1954), *Santarém nos Escritores Árabes*, Sep. Rev. *Ribatejo*, IIª série, nº 3, pp. 3-6; *CHI = Cuadernos de Historia del Islam*. Granada;
- COELHO, António Borges (1989), *Portugal na Espanha Árabe (PEA)*, 2ª ed., 2 vols., Lisboa, Caminho;
- CONDE, Manuel Sílvia A. (1999), «Para um corpus da documentação relativa à paisagem de Shantarîn», *Media Ætas* 2, Univ. Açores, pp. 105-117;
- Idem, «Madînat Shantarîn. Uma aproximação à paisagem da Santarém muçulmana (séculos X-XII)» *Media Ætas* 2, Univ. Açores, pp. 11-34;
- Idem, «Toponímia árabe de Shantarîn», *Media Ætas* 2, Univ. Açores, pp. 119-126;
- COSTA, Avelino de Jesus da, (1972) «Santa Iria e Santarém», *Rev. Port. de História* 14, Coimbra, pp. 1-63;
- DOELP = José Pedro Machado, *Dicionário Onomástico Etimológico da Língua Portuguesa*, 3 vols., Lisboa: Confluência, s/d [1984];

Dicionário de Zoologia (1983), Lisboa, Formar;

DOMINGUES, José D. Garcia (1960), «O Garb Extremo do Andaluz e “Bortuqal” nos historiadores e geógrafos árabes», *Bol. da Soc. de Geografia de Lisboa*, 78, pp. 327-62 (reed. em Idem, 1997, pp.79-116);

Idem (1964), «Descrições de Santarém nos Historiadores e Geógrafos Árabes», Suplem. «Letras e Artes», *Jornal Novidades* (reed. em Idem 1997, pp. 131-40);

Idem (1997), *Portugal e o al-Andalus (PA)*, [Colectânea de estudos org. p. Adalberto Alves] Lisboa: Hugin (Biblioteca de Estudos Árabes, 2).

DOZY, *Suppl.* (1967) = R. Dozy, *Supplément aux dictionnaires arabes*. Leiden: E. J. Brill & Paris: Maisonneuve et Larose;

El = *Encyclopédie de l'Islam*, 2ª ed., vários volumes. Leiden: E.J. Brill & Paris: Maisonneuve et Larose, 1956-....

GUERRA, Amílcar (1995), *Plínio-o-Velho e a Lusitânia*, Lisboa, Colibri;

Historia Natural (1984), VI vols., Barcelona, Resomnia Editores-Instituto Gallach, [ed. portug. 1988];

LÉVI-PROVENÇAL, E. (1950), *España Musulmana – 711-1031*, in *História de España / Menendez Pidal*, t. IV, Madrid, Espasa-Calpe [4ª ed.1976].

LOPES, David (1910-11), «Os Árabes nas Obras de Alexandre Herculano» (*AOAH*), *Boletim de Segunda Classe da Academia das Sciencias de Lisboa*, III-IV;

Idem (1968), *Nomes Árabes de Terras Portuguesas (NATP)*, Lisboa, Sociedade de Língua Portuguesa e Círculo David Lopes;

Idem, (1968), *Páginas Olisiponenses* (introd., selecç. e notas de F. Castelo-Branco), Lisboa, PCCML;

MACHADO, José Pedro (1996), «Santarém Muçulmana», *Ensaio Histórico-Linguístico*, Lisboa, Ed. Notícias, pp.205-15;

al-MAQQARÎ, *Nafh al-tîb min ghusn al-Andalus al-ratîb*, ed. Ihsân ‘Abbâs, 2ª ed., 8 vols., Beirute, Dâr Sâder, 1968;

al-MAS’ÛDÎ, *Murûj al-Dhahab*, ed. Pellat, 5 vols. + 2vols índices, Beirute, 1966-74;

MAZZOLI-GUINTARD, Christine (1996), *Villes d'al-Andalus. L’Espagne et le Portugal à l’époque musulmane (VIII-Xve siècles)*. Rennes, Presses Universitaires;

MIQUEL, André (1988), *La Géographie Humaine du Monde Musulman*, IV vols., Paris, Mouton;

al-MUQADDASÎ, *Ahsan al-Taqâsim...* ed. de Goeje, *BGA III*, Leiden, E. J. Brill, 1967; trad. Ch. Pellat, *Description de l’Occident Musulman...*, Argel, 1950;

PICARD, Christophe (1991), *Histoire du Portugal et de l’Espagne occidentale à l’époque musulmane (début VIIIe siècle- milieu XIIIe siècle)*. Paris: Geuthner;

Idem (2000), *Le Portugal musulman (VIIIe siècle- XIIIe siècle)*, Paris: Maisonneuve et Larose;

PONS BOIGUES, Francisco (1898), *Los Historiadores y Geógrafos Árabe-Españoles*, Madrid (reimpr. Amsterdão: Philo Press, 1972);

REI, António (1998a), *Pesos e Medidas de Origem Islâmica em Portugal – Notas para o seu Estudo*, Câmara Municipal de Évora;

Idem (1998b), «O Nordeste Alentejano nos Geógrafos Árabes», *Ibn Maruán* nº 8, Câmara Municipal de Marvão, pp. 247-250;

Idem, (2002), *Memória de Espaços e Espaços de Memória. De al-Râzî a D. Pedro de Barcelos*, Dissertação de Mestrado, FCSH-Univ. Nova de Lisboa;

Idem, «Coimbra e a sua região, segundo as fontes geográficas árabes», in *A Cidade e o Campo. Estudos de História Rural e Urbana oferecidos a Iria Gonçalves*, Lisboa, FCSH-UNL/FL-UL, no prelo;

Idem e SIDARUS, Adel (2001), «Lisboa e o seu termo segundo os Geógrafos Árabes», *Arqueologia Medieval* 7, Mértola/Porto, CAM/Afrontamento, pp. 37-72;

SIDARUS, Adel, «Shantarîn (Santarém)», *E.I.²*, T. IX, pp. 317-9;

Idem e REI, António (2001), «Lisboa e seu Termo segundo os Geógrafos Árabes», *Arqueologia Medieval* 7, Mértola/Porto, CAM/Afrontamento, pp. 37-72;

VALLVÉ, Joaquin (1977), «Notas de Metrologia Hispano-Árabe II – Medidas de Capacidad», *Al-Andalus* XLII, pp. 61-121;

Idem (1980), «La Industria en al-Andalus», *Al-Qantara* I, pp. 209-41;

Idem (1984), «Notas de Metrologia Hispano-Árabe III – Pesos y Monedas», *Al-Qantara* V, pp. 147-67;

Idem (1986), *La División Territorial de la España Musulmana*, Madrid, CSIC.

CASAS ISLÂMICAS DA CERCA DO CONVENTO DA GRAÇA – TAVIRA. NOTÍCIA PRELIMINAR

JAQUELINA COVANEIRO*

SANDRA CAVACO*

RESUMO

O presente texto tem como objectivo a apresentação preliminar do resultado das intervenções arqueológicas realizadas pela equipa da Câmara Municipal de Tavira na Cerca Conventual do Convento da Graça, em especial dos seus níveis islâmicos.

Palavras-chave: Casas e Urbanismo Islâmico

ABSTRACT

With the present text we intend a preliminary presentation of the results of the survey made in the Cerca Conventual do Convento da Graça (Tavira) by Serviço de Arqueologia, Conservação e Restauro of Câmara Municipal de Tavira, especially the Islamic levels.

Key words: Houses and Islamic Urbanism.

1. INTRODUÇÃO

Em consequência das obras previstas de adaptação do Convento da Graça a Pousada da ENATUR, a equipa de arqueologia da Câmara Municipal de Tavira iniciou trabalhos de minimização de impacte arqueológico em todas as áreas afectadas pela obra.

Foram detectados diversos níveis de ocupação humana, sendo os mais antigos os

de época islâmica. No Verão de 2003 foram identificadas as primeiras estruturas islâmicas, situadas no lado Oeste da Cerca Conventual, área onde se irá edificar um corpo novo da pousada. Os trabalhos na área em causa ainda se encontram em curso, pelo que os dados apresentados são preliminares, não sendo por isso mencionado nenhum estudo exaustivo dos materiais associados.

A natureza dos achados e a sua importância levou à integração dos pátios das Casas I e II no projecto da ENATUR.

2. A OCUPAÇÃO HUMANA DA ÁREA DA CERCA CONVENTUAL

2.1. A Cerca Poente

2.1.1. A Estratigrafia

Para a área poente da Cerca Conventual está prevista a instalação dos depósitos de gás



Desenho 1 – Planta da cidade de Tavira



Desenho 2 – Planta das Casas I e II e Canalização

e a edificação de um corpo novo. Para avaliarmos a potência estratigráfica do local e porque tínhamos conhecimento da existência de uma carreira de tiro¹, desactivada em meados da década de cinquenta do século XX, procedeu-se à realização de três sondagens mecânicas.

Constatou-se a presença de cerca de três metros de aterro recente, correspondente à desactivação e aterro da carreira de tiro. Contudo, a existência de uma estrutura escavada na rocha, indiciava a possibilidade de se poderem vir a encontrar níveis preservados, ainda que ao nível da rocha.

Assim, foi realizado um desaterro generalizado dos depósitos mais recentes para posteriormente serem escavados os níveis preservados.

A alteração feita pelos militares atingiu a rocha, em alguns locais. Noutros, contudo, a estratigrafia permaneceu preservada, ainda que muito próximo da rocha base. Foram detectadas algumas estruturas posteriores à ocupação

islâmica como uma calçada, aparentemente do século XVI, e uma canalização, possivelmente do século XVIII, que também havia sido detectada no interior do claustro. É ainda de destacar a presença de estruturas medievais, sobre o abandono das estruturas islâmicas.



Foto 1 – Vista geral dos trabalhos

2.1.2. As Estruturas Islâmicas

À luz dos dados disponíveis no momento, podemos afirmar a existência de pelo menos três casas islâmicas na zona que irá ser afectada, quer pelos depósitos de gás, quer pelo edifício novo. A presença destas casas é atestada pelos três pátios identificados até ao momento.

2.1.2.1. Casa I

A Casa I é, para já, a que se encontra mais completa, apresentando pátio central, latrinas, fossa séptica e um outro compartimento que poderá corresponder ou a uma área de armazenamento ou a um compartimento de funções múltiplas.

A estrutura habitacional organiza-se em torno de um pátio que apresenta 4,2 m por 3,5m formado por lajes de pedra, de superfície polida e perfeitamente encaixadas entre si. Num momento posterior de ocupação, o pavimento foi rompido para a construção de um poço, parcialmente escavado na rocha. Imediatamente ao lado, ocorreu uma outra ruptura do pavimento, não sendo claro qual a sua funcionalidade. Facto curioso é a presença de um pequeno utensílio cerâmico embutido no pavimento.

De salientar as diversas ligações que o pátio apresenta com os compartimentos que o envolvem (latrinas e outros), e com o exterior, através de uma entrada em cotovelo, com pavimento em tijoleira.

As paredes da latrina foram revestidas com argamassa de cal e areia indo, possivelmente, desembocar na fossa séptica². Esta foi escavada na rocha base e apresenta o bocal estruturado com pedras, sendo ainda de salientar a existência de uma desembocadura de canalização para o seu interior, no lado oposto ao da Casa I, podendo indiciar um uso comum desta fossa.

O compartimento de funcionalidade por determinar, continha no seu interior um depósito de telhas³, encostado a dois muros.



Desenho nº 3 – Casa I

2.1.2.2 Casa II

Neste momento, da Casa II ainda só foi identificado o pátio, sendo que o alargamento da área da escavação poderá complementar os conhecimentos sobre esta casa.

Esta habitação possui pátio de 3,5 m por 3,5 m, com pavimento em ladrilho cerâmico. Os ladrilhos apresentam dois tamanhos (26 cmx20 cm e 30 cmx12) e encontram-se dispostos em três alinhamentos diferentes, os quais poderão indiciar um restauro num período menos próspero de ocupação da casa.

O centro do pátio encontrava-se definido por um pequeno tanque, parcialmente escavado na rocha, no qual se encontra uma pequena canalização. O tanque apresenta 1,1 m por 1,1 m, tendo sido delimitado por um quadrado formado por quatro lajes rectangulares, dentro do qual se encontra um segundo qua-



Foto 2 – Compartimento de funções múltiplas



Foto 3 – Pormenor do Depósito de Telhas

drado feito em ladrilho cerâmico. As paredes do tanque encontram-se revestidas em argamassa de cal e areia.

Possivelmente, num momento posterior ao restauro do pavimento, foi aí aberta uma canalização.

2.1.2.3. Casa III

O alargamento da área intervencionada possibilitou, até ao momento, a identificação de uma terceira casa. Desta, já foram encon-

trados três compartimentos, o pátio e dois outros, de funcionalidade ainda por determinar.

O pátio foi apenas parcialmente escavado uma vez que a restante área não irá ser afectada pela obra. Apresenta, tal como a Casa I, pavimento em lajes de pedra, de superfície polida e perfeitamente encaixadas entre si. Contudo, e contrariamente ao que acontecia na Casa I, as juntas de ligação entre as pedras foram revestidas com argamassa de cal, muito fina e bem depurada. Numa zona que poderá ser central, o pavimento apresenta uma abertura, que poderá ter correspondido a um pequeno tanque.

A parede que delimita o pátio, e que o separa dos dois compartimentos contíguos, foi revestida com uma argamassa muito similar à utilizada nas juntas do pavi-



Desenho 4 – Casa II



Foto 4 – Vista Geral do Pátio da Casa II



Desenho 5 – Casa III



Foto 5 – Pormenor do Pavimento do Pátio da Casa III

mento. Esta parede apresentava ainda dois vãos de acesso aos compartimentos. Um terceiro vão, aberto numa parede lateral, faria o acesso ao exterior.

Numa segunda fase de ocupação da casa, os dois vãos de acesso interior, foram entaipados e a parede revestida com uma argamassa mais grosseira, a qual foi também utilizada em pequenas reparações nas juntas do pavimento.

Os dois compartimentos associados ao pátio, escavados até ao momento, foram pouco esclarecedores sobre a sua funcionalidade, realidade que esperamos ser alterada com o estudo do espólio arqueológico exumado. Um deles apresenta vestígios de um pavimento em argamassa, que se encontra destruído por quatro valas.

Sob o vão de acesso ao exterior existe uma canalização, parcialmente escavada na rocha, estruturada por pedras e com tampas no mesmo material.

2.1.2.4. Outras estruturas

Para além das Casas I, II e III foram ainda identificadas outras estruturas e compartimentos. Assim, foi identificada, nas imediações da fossa da Casa I, uma canalização de grandes dimensões, estruturada e com tampa em pedra. A continuidade dos trabalhos deverá poder esclarecer a sua relação com a canalização da Casa III e com a fossa da Casa I, assim como definir o seu uso público ou privado, bem como o seu traçado.

Junto à zona das latrinas da Casa I, foi identificada uma outra canalização escavada na rocha, de pequenas dimensões, e que pensamos pertencer a uma outra habitação. Contudo, este facto não irá ser esclarecido, uma vez que se encontra numa área que não irá ser afectada pela obra.

Também nas imediações da Casa I, foram identificados dois compartimentos, ambos com pavimento em argamassa, que poderão corresponder a um salão com alcova, possivelmente pertencente a esta casa, facto que esperamos esclarecer com a sequência dos trabalhos no local.

Junto à Casa III, foi identificado parte de um compartimento que pensamos ser uma alcova, pertencente a uma outra casa.

2.2. A Cerca Sul

Com o objectivo de construir um parque de estacionamento ao ar livre, está previsto o desaterro generalizado até à cota da rua. Para o efeito, foram realizadas duas sondagens mecânicas de avaliação de potencial arqueológico.

A Sondagem A forneceu informação diversa sobre a sequência ocupacional do sítio. A fase mais antiga revelou a existência de um nível habitacional, definido por dois muros em espinhado, aos quais estavam associados dois pavimentos em tijoleira e uma fossa séptica ainda com a tampa *in situ*.

Futuramente esperamos ter mais dados sobre a cronologia deste espaço conseguidos através do estudo dos materiais arqueológicos associados. Devido à natureza dos achados, foi solicitada ao projectista a alteração da cota de obra em cerca de 0,50m para que as estruturas identificadas possam ser preservadas.



Foto 6 – Vista Geral de um dos compartimentos escavados na área dos Depósitos de Gás



Foto 7 – Vista Geral de um dos compartimentos escavados na sondagem A

4. CONCLUSÃO

Como foi inicialmente mencionado, o presente texto tem como objectivo a referência preliminar dos resultados actuais da intervenção ainda em curso na Cerca Conventual. Como os trabalhos de campo ainda não foram concluídos, o material arqueológico exumado ainda não foi alvo de nenhum estudo pormenorizado.

Contudo, podemos referir que do ponto de vista cronológico, ainda sem um carácter definitivo, que o espólio exumado se enquadra nas produções cerâmicas da primeira metade do século XIII.

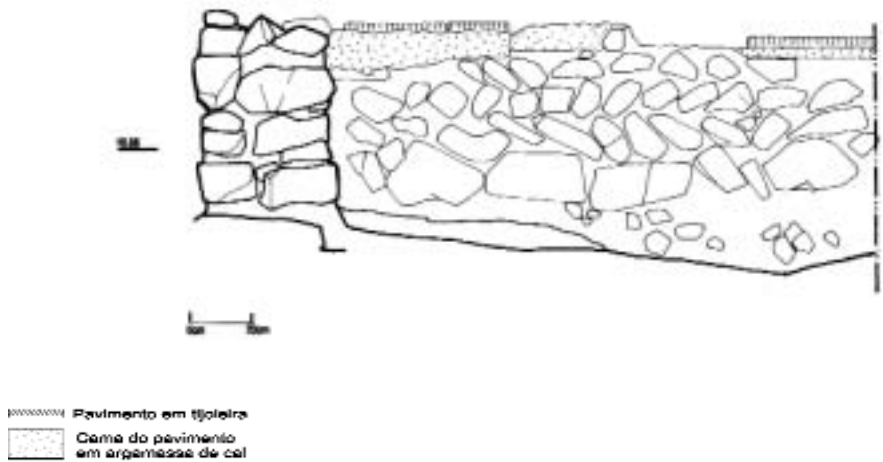
O conjunto arquitectónico também aponta para uma ocupação almóada, similar às estruturas identificadas em Mértola e Cacela Velha, com os seus muros⁴ em taipa e pavimentos feitos quer em lajes de pedra (Cacela Velha) quer em ladrilhos cerâmicos (Mértola).

Também à semelhança de Mértola, os derreadeiros anos de ocupação do bairro podem ter tido características mais pobres que as anteriores. Vários arranjos e reparações, feitos de forma rudimentar e sem qualquer sofisticação são pontualmente visíveis nalgumas moradias (Macias, 1996:79).

A continuação dos trabalhos irá, esperamos, definir o urbanismo islâmico presente na área da actual Cerca Conventual bem como relações entre as diversas estruturas.

4. AGRADECIMENTOS

Gostaríamos de agradecer ao Campo Arqueológico de Mértola o amável convite para a publicação desta notícia preliminar, bem como a todos os elementos da equipa da Divisão de Património e Reabilitação Urbana. Endereçamos um agradecimento muito especial aos elementos do Serviço de Arqueologia,



Desenho 6 – sondagem A – Alçado das estruturas n.º 7, 11 e 14

Conservação e Restauro pelo apoio prestado e o elevado profissionalismo, sem os quais o nosso trabalho não poderia dar frutos.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CAVACO, S. et al. [Covaneiro, J.; Candón, A.] (no prelo), «Intervenções Arqueológicas em Tavira 2001-2003. Balanço das actividades do SACR». In 2.º Encontro de Arqueologia do Algarve. COVANEIRO, J; CAVACO, S. (2003), «Tavira Islâmica. Uma aproximação à vida quotidiana». In *Tavira. Território e Poder*, Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, p. 163-167. MACIAS, S. (1996), Mértola Islâmica. Estudo Histórico-Arqueológico do Bairro da Alcáçova (séculos XII-XIII), Mértola. SANTANA, D. (2001), «O Convento de Nossa Senhora da Graça de Tavira», *Monumentos*, 14, Lisboa, p. 124-133.

NOTAS

* Serviço de Arqueologia, Conservação e Restauro. Departamento de Urbanismo. Câmara Municipal de Tavira – scavaco@cm-tavira.pt, jaquelinacovaneiro@cm-tavira.pt
1 O Convento da Graça foi adaptado a quartel militar desde 1846 até 1970.
2 A abertura da sondagem mecânica poderá ter destruído esta ligação.
3 A dimensão média das telhas é de 40 x 25 cm.
4 Os muros são realizados com pedras de dimensão média, sem qualquer argamassa de ligação, apresentando vestígios de terra avermelhada, estando alguns rebocados com argamassa de cal.

URBANISMO Y ARQUITECTURA DOMÉSTICA ALMOHADES EN EL SECTOR MURALLAS DEL DESEMBARCADERO DE NIEBLA (HUELVA, ESPAÑA)¹

J. M. BELTRÁN PINZON

F. GÓMEZ TOSCANO

RESUMEN

Actuando como centro territorial hegemónico en el marco de la Tierra Llana de Huelva, el asentamiento de Niebla ofrece a la investigación histórico-arqueológica grandes posibilidades para el estudio regional de la implantación urbana y de su posterior evolución desde momentos del Bronce Final hasta la Edad Media. Basándonos en los resultados de una de las intervenciones realizadas por el Proyecto de Arqueología Urbana de la Ciudad de Niebla (PAUCN), promovido y ejecutado por el Área de Arqueología de la Universidad de Huelva, se presenta en este trabajo el estudio de un modelo de arquitectura doméstica adscrita a la época de dominación almohade, valorándose su inclusión en el contexto de una de las fases más virulentas del desarrollo de la ciudad tanto a nivel demográfico como urbanístico.

PALABRAS CLAVE: *Período Islámico. Tierra Llana de Huelva. Niebla. España.*

1. INTRODUCCIÓN

Como centro hegemónico a través de los siglos en el marco físico de la Tierra Llana de Huelva, Niebla ofrece a la investigación histórico-arqueológica grandes posibilidades para el estudio regional de la implantación urbana y de su posterior evolución desde momentos del Bronce Final hasta la Edad Media. Basándonos en los resultados de una de las intervenciones realizadas por el *Proyecto de Arqueología Urbana de la Ciudad de Niebla*, promovido y ejecutado por el Área de Arqueolo-

gía de la Universidad de Huelva, en este trabajo se presenta el estudio de un modelo de arquitectura doméstica adscrita a la época de dominación almohade, valorándose su inclusión en el contexto de una de las fases más virulentas del desarrollo de la ciudad tanto a nivel demográfico como urbanístico. La amistad y posibilidades de colaboración que nos ha unido en la última década a los investigadores del Campo Arqueológico de Mértola son, en este caso, tan sólo una disculpa para que mostremos aquí una síntesis de uno de los momentos históricos en que ambas ciudades, Mértola y Niebla, estuvieron unidas bajo un mismo poder.

2. LA INTERVENCIÓN ARQUEOLÓGICA: ANÁLISIS DE LAS EVIDENCIAS MATERIALES

La actividad arqueológica que nos ocupa se llevó a cabo hace unos años y consistió en la realización de un corte estratigráfico de 13 x 4 m, con ampliación de 4 x 2'80 m, localizado en

el sector suroriental del interior del recinto urbano, a escasos metros del tramo amurallado que, paralelo al río Tinto, discurre en declive hasta la Puerta del Desembarcadero (Figura 1). Se trata de una zona cuya caracterización topográfica, con acentuada pendiente en sentido Norte-Sur, nos advierte de la existencia de diferentes comportamientos deposicionales como condicionantes de la configuración final del *tell* sobre el que se asienta la actual población de Niebla. Aparte de la propia complejión del sustrato natural subyacente, uno de esos factores, que ha sido revelado por ésta y otras intervenciones (CAMPOS, 1996), es sin duda el desplazamiento del hábitat durante los periodos romano y medieval en sus fases iniciales hacia la zona nordeste de la ciudad actual, sector donde se atestigua una ocupación continuada desde época protohistórica hasta el presente.

La excavación en cuestión nos aporta, en los niveles más antiguos, unos depósitos de derrame que pueden fecharse entre los siglos VII y V a.C., cerrados por dos horizontes de ocupación superpuestos donde se descubren restos arquitectónicos correspondientes a las fases turdetana e ibero-romana. Con posterioridad a la sepultación del último de estos niveles de ocupación por coluviones que podrían situarse entre los siglos II-I a.C., se produjo el abandono de la zona, manteniéndose sin ocupar hasta el siglo XI, momento en que observamos la presencia de estructuras con forma de silo y grandes fosas reutilizadas como basureros urbanos. Sobre estos vertederos, que hablan en favor de un espacio perimetral al recinto de la madina taifa, encontramos a partir de la segunda mitad del siglo XII un área perfectamente planificada desde el punto de vista urbanístico, en la que se proyectan una serie de actividades domésticas en el marco de unos ámbitos arquitectónicos bien definidos tanto a nivel constructivo como funcional (Figura 2).

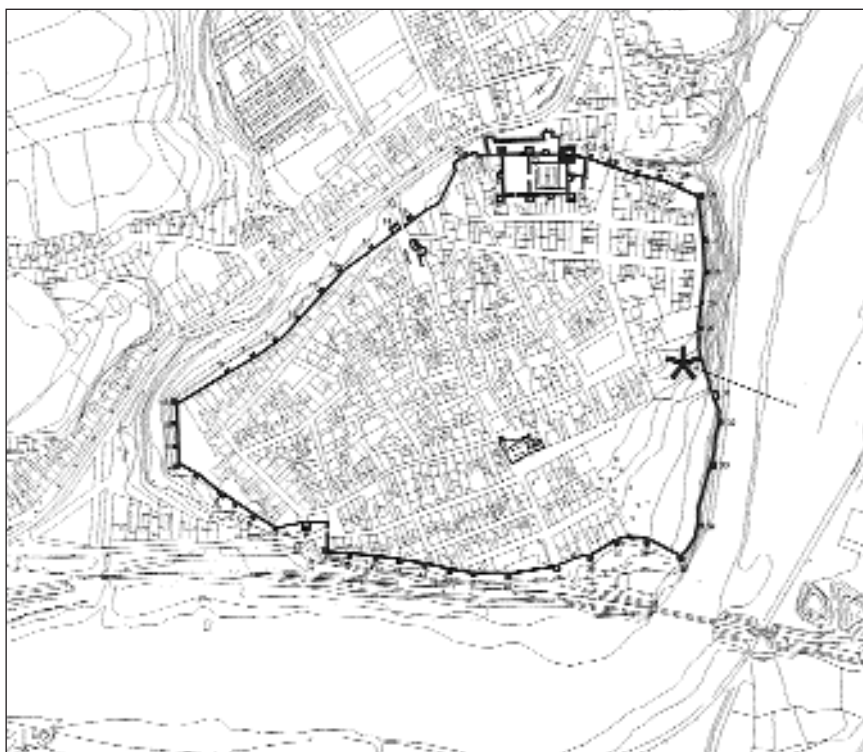


Figura 1

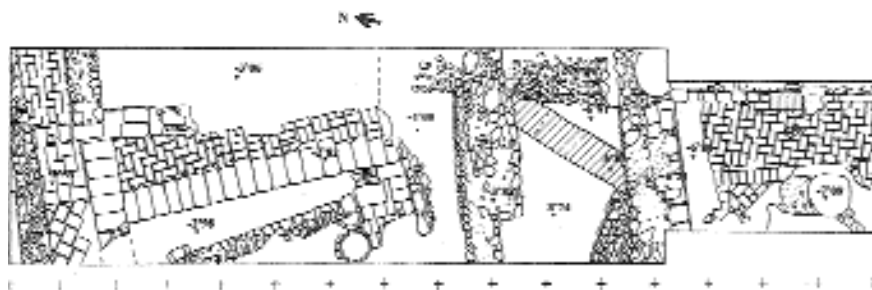


Figura 2 – Planta general del corte estratigráfico

2.1. La fase de ocupación: caracterización arquitectónica de los restos constructivos de época almohade

La implantación de los elementos constructivos almohades sobre un terreno de relativa pendiente llevó aparejada una importante readaptación topográfica, en la que fueron necesarias una serie de actuaciones preparatorias. Los primeros efectos de este programa urbanístico se hacen notar en la implementación de extensas plataformas de aterrazamiento más o menos planas aunque escalonadas, emplazadas transversalmente a la línea de muralla de tapia y destinadas a regularizar la ladera existente con el fin de recibir las edificaciones proyectadas. Se han docu-

mentado tres aterrazados realizados, el inferior, mediante cortes y extracciones de tierras, y el superior, mediante el vertido de materiales de acarreo, generándose dos rasantes horizontales que reciben sendas viviendas, separadas por un estrecho espacio intermedio que serviría de zona de tránsito entre ambas edificaciones. Los frentes posteriores y anteriores de las terrazas se ven delimitados por potentes muros de mampostería a los que se unen otros de disposición transversal formando cajones de contención (Figura 3).

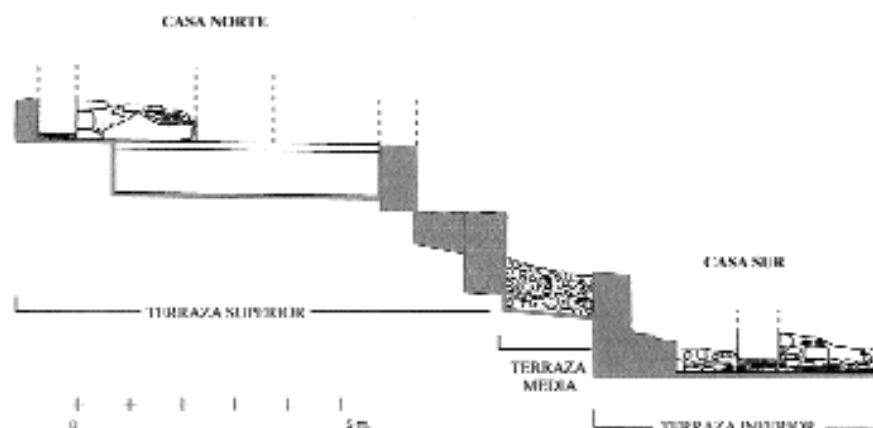


Figura 3 – Sección Oeste del caserio excavado

Pasando a los aspectos estructurales de las viviendas que se instalan sobre los terraplenes anteriores, y debido a la parcialidad del registro planimétrico, se han podido definir cuatro ámbitos espaciales perfectamente articulados y diferenciados en la casa Norte, y dos en la Sur, unos atestiguados fragmentaria, pero fehacientemente, y otros deducidos a partir de los restos exhumados.

La información obtenida acerca de la vivienda Sur no permite por ahora un análisis detallado y global de su fisonomía, tanto es así que únicamente es posible determinar la presencia del patio central de la casa y de una de las habitaciones laterales. La configuración del primero responde a dos fases constructivas distintas, sin que ello implique la alteración de los espacios originalmente establecidos. Al programa constructivo inicial corresponden sendos muros de sillarejo con potente cimentación de mampostería irregular, conectados con dos pavimentos sucesivos de mortero de cal, habiéndose documentado la destrucción del primero por una zanja. La estructura muraria localizada al Norte del patio sirve además de muro de contención y está situada de cara al talud producido por el corte de la ladera. El muro oriental, en cambio, forma parte de una habitación, con eje longitudinal en sentido Norte-Sur, desde la cual se accede al patio por medio de una puerta de 0'75 m de luz.

En un momento difícil de precisar, pero que creemos estaría situado a caballo entre los siglos XII y XIII, los muros a los que nos venimos refiriendo sufren un proceso de destrucción repentino cuyas causas ignoramos. La reforma acometida con

posterioridad a este evento supuso el levantamiento de una segunda estructura sobre el ya derruido muro Este, construida con alternancia de ladrillos y sillarejo o mampostería, la reparación del muro Norte utilizando los mismos materiales desprendidos, y la instalación en el área de patio de un tercer pavimento fabricado con ladrillos de dimensiones 28 x 13'5 x 4 cm. Este último piso aparece organizado a partir de un espacio central cuadrangular delimitado por piezas a tizón, alrededor de las cuales discurre una especie de acera periférica cuyos elementos se encuentran distribuidos diagonalmente en forma de «espinas de pez». El espacio central se halla también enlosado, si bien la pavimentación en esta zona está prácticamente perdida. Nos recuerda esta planificación, tan sólo insinuada a nivel horizontal, a los denominados «patios con andenes» con jardín bajo centralizado, bien que la presencia de este último espacio es tan sólo aparente al no existir ninguna diferencia en altura entre el centro y la periferia (Figura 4)

En cuanto a la casa Norte, se trata de una construcción pluricelular de grandes proporciones de la que se excavó parte del patio, una de las estancias laterales y el tramo de pasillo de entrada que desemboca en el primero de los espacios mencionados, sumando un área de unos 32 m². Indirectamente, es posible definir una segunda habitación con alcoba en el testero septentrional de la casa, ubicada por entero fuera de los límites marcados por la cuadrícula de excavación. Un rasgo peculiar de esta casa es la ausencia de la crujía meridional, hecho que obedece probablemente, al igual que ocurre con la casa anteriormente descrita pero en su lado Norte, a una adaptación a las condiciones del terreno, puesto que es a partir de estos dos flancos desde donde se desarrollan los niveles de aterrazamiento de la ladera documentados (Figura 4).

El ingreso a la vivienda se realizaría a través

de un acceso acodado localizado en el vértice Nordeste de la misma. De este acceso se ha excavado el tramo que directamente conecta con el patio, configurado como un pasillo estrecho de 0'75-0'80 m de anchura. Consta de un suelo de ladrillos sobreelevado unos 10 cm respecto del nivel del patio, que consideramos fue construido, como veremos, en una posterior fase de remodelación de la vivienda. De la habitación documentada parcialmente y ubicada en la crujía Este, cabe afirmar que se corresponde con un espacio especializado destinado a cocina, dotada de un hogar y presumiblemente de una alacena. Respecto a la estancia Norte parece responder al ámbito que J. Navarro (1990: 180) define como «Salón principal» dentro del tipo complejo de vivienda atestiguado en Siyâsa, que se caracteriza por su localización en la crujía Norte, por ser la de mayores dimensiones y por su división en una o dos alcobas.

Las estancias anteriores se distribuyen alrededor de un patio, cuyos rasgos arquitectónicos nos permiten definirlo como «patio con andenes». Estos andenes o zonas de tránsito perimetrales, que aseguraban la circulación entre las habitaciones, bordean un espacio interior rebajado que con toda seguridad era usado como jardín. Por lo que se observa de lo excavado, esta pieza tiene forma cuadrangular bastante regular, cuyo eje Norte-Sur presenta una longitud de 6'70 m.

El edificio presenta un plan de construcción y de distribución inicial que no varió en todo el tiempo en que la casa estuvo en funcionamiento, si bien se realizaron importantes modificaciones que contribuyeron de manera evidente al embellecimiento y mejora del patio. En este último ámbito, el programa básico incluyó la construcción de los andenes, realizados mediante la elevación del terreno como resultado de la aportación de un gran volumen de tierras sobre la plataforma aterrazada previa.

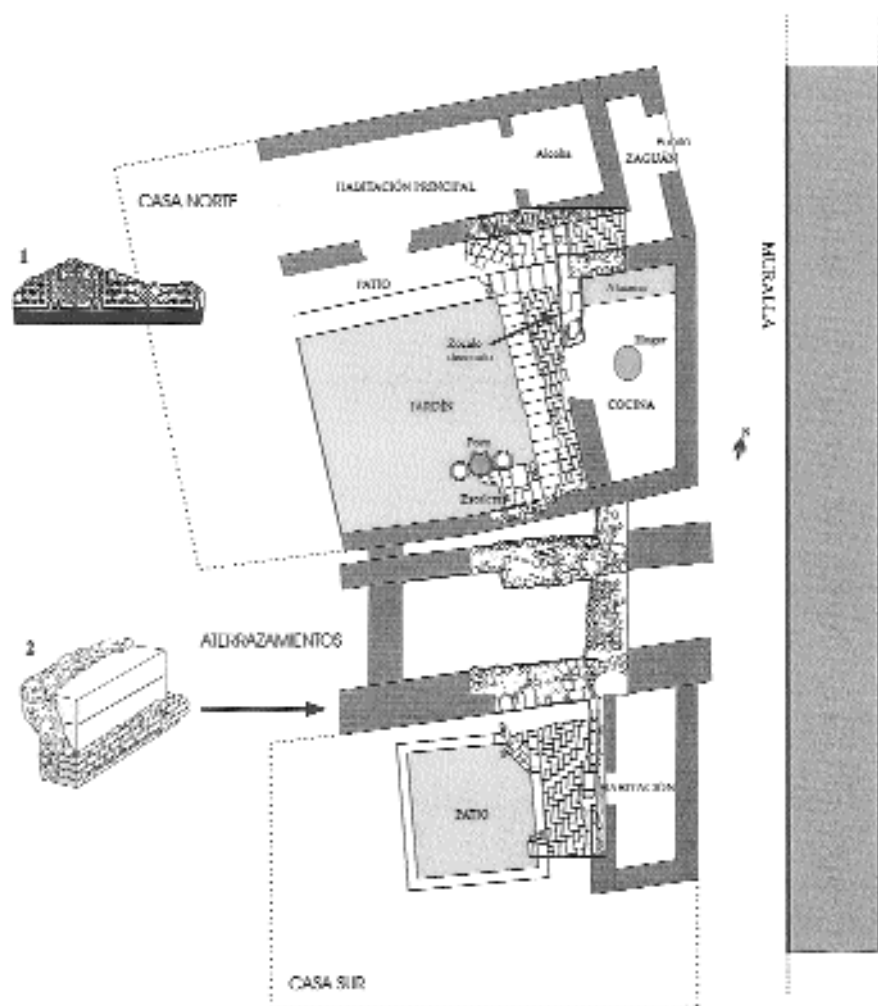


Figura 4 – Restitución hipotética de los espacios arquitectónicos almohades (1. Zócalo decorado; 2. Esquema constructivo)

Estos rellenos, sobre los que se asientan las pavimentaciones de la casa, fueron contenidos por los muros que asoman directamente al jardín, uno de los cuales ha podido ser documentado en el andén Este. El suelo de los andenes en esta primera fase pudo estar cubierto por un piso de mortero de cal y arena, del cual se detectan escasos restos en el andén oriental bajo el pavimento de ladrillos posterior.

Como eje articulador de la hidráulica doméstica encontramos un pozo con brocal de cerámica, flanqueado por dos pilares de piedra tallada, que se halla instalado en el área ajardinada del patio. La comunicación entre la zona alta del patio y el jardín se resolvió mediante la construcción de una escalera maciza de tres peldaños, que salvaba el desnivel inicial de 0'45 m existente entre ambas zonas, estando conectada a un enladrillado dispuesto alrededor del pozo. En la segunda fase cons-

tructiva el patio de la vivienda cambia notablemente de aspecto, mostrando ahora un especial despliegue ornamental que se manifiesta en paredes y suelos. Cabe destacar, en primer lugar, el recrecimiento de los andenes perimetrales, a cuya obra de mampostería se le añade un cuerpo de losas de cerámica. Los suelos de esos andenes fueron repavimentados con ladrillos de diversos módulos y diferentes esquemas de distribución, y rematados con lastras de roca calcarenita colocadas en las márgenes que daban hacia el jardín. Como hemos comentado, la repavimentación también afectó a la entrada de la vivienda, donde se documentó un piso de ladrillos, con escalón y umbral. Dentro de este plan de rehabilitación de la casa se incluyó también la ornamentación de los paramentos murarios, mediante una decoración de pintura roja que desarrolla complejos dibujos de lazos. Este tratamiento de los paramentos no sólo afectó a los muros que ciñen el patio, ya que se localizaron pequeños fragmentos de enlucido decorado en los depósitos que colmataban el interior de la estancia Este de la vivienda.

Los motivos fueron pintados al fresco sobre una ligera capa de cal alisada, aplicada encima del grueso mortero que recubría el muro. Los diseños pictóricos se desarrollan por encima de un rodapié pintado de unos diez centímetros, a partir del cual evolucionan bandas de encintado doble y entrelazado que delimitan en sentido vertical tres espacios ornamentales. Dentro de estos compartimentos los motivos, independientes unos de otros, se fusionan siguiendo esquemas repetidos que ocupan superficies cuadradas y romboidales alternas. Fundamentalmente, estos motivos están conformados por líneas rectas quebradas aunque en ocasiones aparecen combinados con tramos curvos y rematados por diseños curvilíneos muy estilizados (Figura 4.1).

Paralelamente a los arreglos acometidos en la parte alta del patio, la zona de jardín se vio modificada con la incorporación de dos nuevos elementos: una segunda escalera superpuesta parcialmente a la anterior y adaptada al pozo, así como un nuevo pavimento de ladrillos registrado únicamente alrededor de éste. El interior del jardín pasó a contar con una profundidad de 0'68 m desde su nivel de uso.

Respecto a los materiales utilizados en la construcción de esta vivienda, predomina la mampostería dispuesta en hiladas regulares con un uso puntual del sillarejo. Ladrillos y losas de barro cocido están ausentes en el primer momento, excepción hecha del primer pavimento que circunda el pozo, para pasar posteriormente a ser un elemento muy común, empleándose como adherente una argamasa muy rica en cal². El adobe se utiliza en las compartimentaciones internas de las habitaciones en la fábrica de tabiques estrechos (alcoba y alacena). En general, los muros se hallan revestidos por una capa de enfoscado (barro o mortero) seguida de un enlucido. En algunos casos se han atestiguado dos capas superpuestas de enlucido, siendo la primera de mucha más pobre factura. Por último, la cubrición de las habitaciones se realizó con tejas que aparecen en abundancia en el interior de la cocina y del pasillo. La techumbre se conformaría, pues, en plano inclinado y posiblemente hacia el interior de la vivienda, mostrando un voladizo que cubriría parte de los andenes perimetrales.

2.2. Los procesos de abandono y destrucción

La información obtenida respecto al abandono y la ruina de las viviendas permite con bastante precisión describir los procesos post-deposicionales que tuvieron lugar tras la desocupación del área. Comenzando por la vivienda Sur, el último pavimento constatado se vio afectado por una destrucción importante producida por una pequeña fosa que desarticuló gran parte del espacio central del mismo. Se constata seguidamente un depósito de abandono, perfectamente horizontalizado sobre este pavimento, que debió formarse paulatina y previamente a la destrucción de las estructuras circundantes. Con posterioridad, el desplome súbito del muro oriental del patio produjo un sedimento masivo de cascotes de derrumbe, sobre el que se acumularon los materiales descompuestos de las partes de tapial que sobre montarían los zócalos de sillarejo documentados.

En la vivienda Norte se ha definido claramente un momento de abandono constatado en la habitación oriental, caracterizado por la presencia de un depósito rico en materia orgánica, con concentraciones de cenizas y carbones, que engloba elementos cerámicos en posición primaria y abundantes residuos alimenticios. Al mismo tiempo, sobre el andén de esa misma crujía se depositó, en concomitancia con la anterior unidad estratigráfica, una capa extremadamente delgada de naturaleza similar. Este nivel de abandono quedó sepultado posteriormente merced a un primer acontecimiento de destrucción que se manifiesta en el hundimiento de las cubiertas de tejas; casi simultáneamente en la estancia Este se produjo la caída de los enlucidos decorados y de los enfoscados adheridos a los zócalos. A partir de este momento se inicia la descomposición paulatina de los alzados de tapial, generando unos depósitos formados principalmente por partículas finas y abun-

dantes nódulos de cal, entre los que se observan también grandes planchas de enlucido blanco que revestirían las zonas altas de los muros. Por otra parte, el lado meridional de la casa sufrió la destrucción por basculamiento de las estructuras que separaban la vivienda del exterior, lo que produjo una masa de escombros que fueron acumulándose sobre los depósitos de colmatación de la vivienda Sur. Finalmente, sobre los restos ya arruinados y prácticamente sepultados de la casa actuaron determinados fenómenos geomorfológicos (arroyadas) que erosionaron el terreno y originaron superficies inclinadas con dirección Norte-Sur.

Todo este proceso – extremadamente simplificado – creemos es significativo de un modelo de destrucción paulatino, no traumático, probablemente producido durante un largo periodo de tiempo, cuyo cese alcanzaría, según exponremos posteriormente, las pos-trimerías del siglo XIII o incluso los primeros años del siglo siguiente.

2.3. El mobiliario cerámico

Entre los materiales arqueológicos recuperados predomina la cerámica adscrita a la vajilla de cocina y de mesa, en forma de marmitas, cazuelas, ataífores, redomas, jarritas y jarritos con pitorro vertedor.

La vajilla de cocina incluye marmitas globulares con borde más o menos vuelto, bizcochadas o en ocasiones decoradas con pintura blanca, y otras que presentan cuello cilíndrico y vedrío melado de impermeabilización al interior. Como piezas singulares merecen mencionarse un tipo con cuello cilíndrico y borde molurado, muy característico de la fase almohade en la región Suroccidental de al-Andalus (Figura 5.1). Las cazuelas presentan una gran diversidad tipológica, si bien son piezas, por lo general, de paredes gruesas y divergentes, a

veces de perfil quebrado, con bordes muy marcados exteriormente, siendo frecuente la presencia de asas. Destacamos las cazuelas con borde bífido y las de cuerpo estriado con forma troncocónica invertida (Figura 5.2).

Dentro de la vajilla fina de mesa, la serie ataífor es la más abundante, con ejemplares vidriados en melado o verde, de cuerpos semiesféricos o carenados. En un único caso encontramos un tratamiento de vidriado blanco de estaño. Las formas más típicas de época almohade se refieren a aquellas que portan acentuadas carenas, incluyéndose las que presentan una decoración plástica de nervaduras verticales (Figura 5.3).

Entre las jarritas sobresalen, por su adscripción al periodo de dominación almohade, ejemplares de paredes finas, entre las que destacamos aquellas de cuerpo esférico achatado, cuello acampanado, borde recto de labio apuntado y dos asas con estrías longitudinales, y las que poseen cuello cilíndrico, cuerpo de paredes curvas en la mitad superior y rectas en la inferior, separadas ambas partes por una carena poco pronunciada, anillo de solero plano y cuatro asas. También hacemos mención de un tipo de jarrita peculiar con borde bífido (Figura 5.5).

Destacamos además otras formas que, aunque permiten aquilatar una cronología en el periodo almohade para el conjunto cerámico, se documentan esporádicamente. Nos referimos a tipos característicos de redoma o botella, así como al típico jarrito con pico vertedor (Figura 5.4 y 5.6, respectivamente).

Las formas mayoritarias de la vajilla para transporte y contención son las jarras, aunque también se documenta con relativa profusión la forma tinaja, de la que subrayamos la presencia de decoración estampillada. De las primeras traemos a colación un tipo frecuente, especialmente en las producciones almohades del Suroeste peninsular, que se distingue por un ligero espesamiento exterior ampliamente desarrollado en sentido vertical (Figura 5.7).

La vajilla de uso múltiple está representada por la serie alcadafe, de la que registramos varios tipos atendiendo a la morfología del borde: simples de labio redondeado, proyectados horizontalmente, de sección triangular y de sección circular con o sin decoración impresa de cuerda (Figura 5.8).

Por último, la forma candil comprende tres tipos de clara cronología almohade: de piquera facetada, de cazoleta abierta y de pie alto. Los primeros presentan piquera de lados facetados y cazoleta de forma lenticular bitroncocónica. Poseen gollete corto y cilíndrico que finaliza en un borde exvasado de labio redondeado, base indicada de fondo plano continuado en la piquera y un asa que arranca del exterior del gollete para descansar en la carena. La unión entre la piquera y la cazoleta presenta dos escotaduras en bisel (Figura 5.9).

El elenco de formas presentadas sucintamente encuentra interesantes paralelismos en núcleos urbanos del Suroeste peninsular, tales como Sevilla (LAFUENTE, 1995), Jerez de la Frontera (MONTES y GONZÁLEZ, 1987; 1990; FERNÁNDEZ, 1987), Saltés (BAZZANA y CRESSIER, 1989), Setefilla (KIRCHNER, 1990), Casinas en Arcos de la Frontera (CAVILLA y ARANDA, 1990), Silves (VARELA, 1988) y Mértola (TORRES, 1987; MACÍAS, 1996), entre otros.

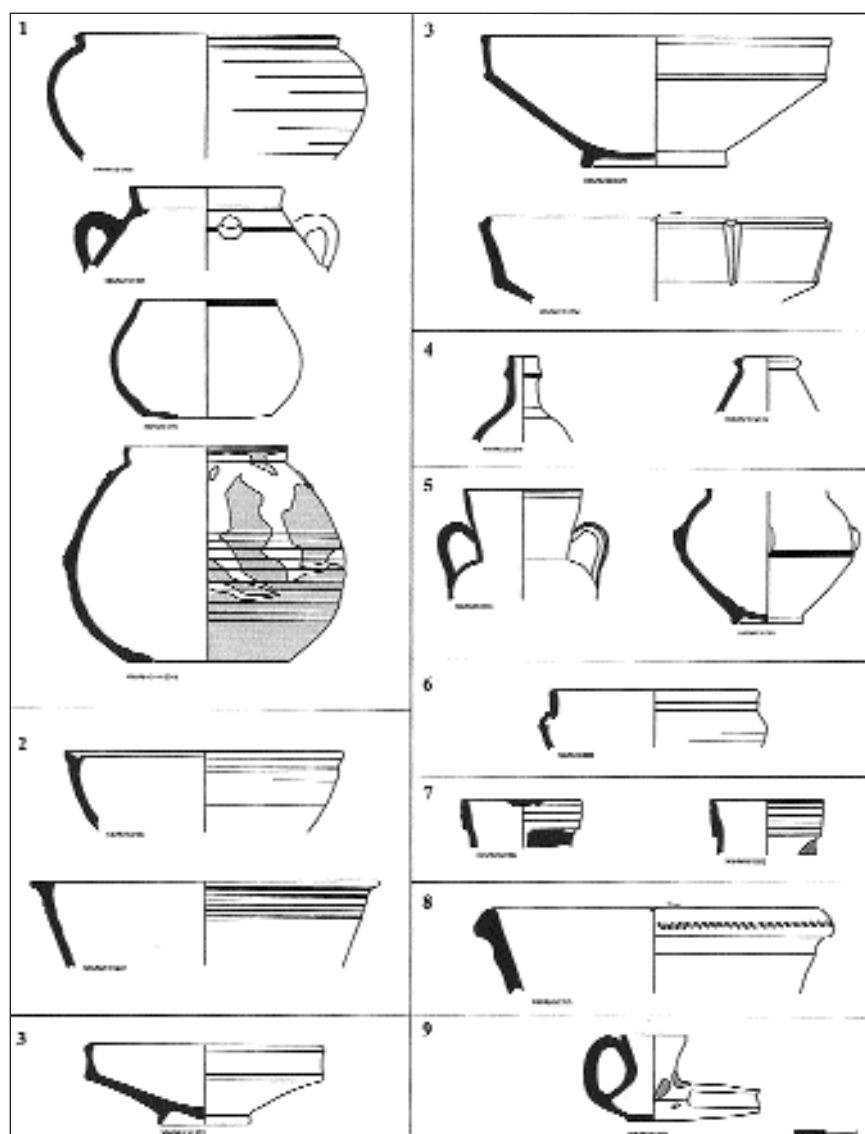


Figura 5 – Materiales cerámicos

Desde el punto de vista cuantitativo, el análisis de la distribución espacial de los hallazgos cerámicos dentro de los depósitos que sellan las estancias de la vivienda norte contribuye a afianzar la valoración funcional que hemos propuesto en la descripción de las estructuras arquitectónicas. A nivel horizontal, y utilizando como parámetro el número total de fragmentos recuperados en cada ámbito independientemente de su posición estratigráfica, la distribución del mobiliario cerámico evidencia un aumento gradual de los valores de frecuencia contabilizados, aunque como era de esperar con saltos significativos entre los distintos sectores, desde la zona más externa y excéntrica de la vivienda (pasillo de entrada, con un 2'86 % sobre el total contabilizado) hasta las dependencias más resguardadas e individua-

lizadas que se definen como núcleos con funciones específicas y continuadas (cocina, 73'59 %). Entre ambos valores se sitúa el obtenido para la zona de patio con tan sólo el 23'55 %. Dicha diferencia en la valoración espacial del componente cerámico, aun cuando los resultados sean matizables dada la parcialidad del registro, aparece asociada de manera significativa con áreas de mayor o menor actividad dentro de la vivienda y denota claramente una notoria especialización y jerarquización del espacio doméstico.

3. PARALELOS DE LOS ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS

Como hemos manifestado, el esquema de distribución perimetral de los espacios de habitación alrededor de un patio central de forma cuadrangular, que es del todo representativo de la casa hispano-musulmana, no aparece en ninguno de los dos casos desarrollado en su expresión más clásica, puesto que la ausencia de alguna de las crujías ha producido una distribución espacial en «U» (Figura 4). Sin embargo, modelos de organización similares se encuentran repartidos en importantes centros urbanos de al-Andalus, entre los que destacamos Saltés, con un claro ejemplo en la casa 3K (BAZZANA y BEDIA, 1994: fig. 10); Siyâsa, en las casas 2, 11 y 15 pertenecientes al tipo de vivienda elemental establecido por J. Navarro (1990: 184, fig. 1) y fechadas en el siglo XII y en la primera mitad del XIII; Mértola, viviendas I, V, VI y VIII del barrio de la Alcazaba (MACÍAS, 1996: fig. 2.1, 3.1., 3.3.), y en la Alcazaba de Málaga (BAZZANA: 1992, lám. LXXX). Pueden citarse también algunos ejemplos de este esquema en viviendas norteafricanas de los siglos XIII-XIV, en Lixus y Qsar es-Seghir (BAZZANA, 1992: 194, lám. XCV y XCVI, 135).

Por otro lado, la caracterización morfológica del patio con andenes de la vivienda norte nos revela una serie de paralelismos que encontramos en la arquitectura doméstica andalusí, especialmente de los siglos XII y XIII; citamos tan solo algunos de ellos: Saltés-casa 1A- (BAZZANA y BEDIA, 1994: fig. 7 y 9); Sevilla, en el antiguo Cuartel de Intendencia (QUIRÓS y RODRIGO, 1995: fig. 1, lám. 1) y en la Casa de Miguel de Mañara (OJEDA, 1995: fig. 4, lám. III); Mértola -casas I y II- (MACÍAS, 1996: fig. 3.1.); Murcia, casa de la calle San Nicolás (NAVARRO, 1991: fig. 4-7); Siyâsa -casas 6 y 9- (NAVARRO, 1990: fig. 1); Onda en Castellón (NAVARRO y JIMÉNEZ, 1995: 207, fig. 140), y Valencia, en casas urbanas y periurbanas de la Almunia (PASCUAL y otros, 1990: 307 y 309, fig. 1, lám. I). Respecto a la organización del pavimento de ladrillos de la casa sur, se localizan esquemas de distribución idénticos en el yacimiento cercano de Saltés (Huelva), concretamente en el último estado de ocupación de la casa 1B, que vendría a situarse a partir de principios del siglo XIII (BAZZANA y BEDIA, 1993: fig. 24 y 34; BAZZANA y BEDIA, 1994: 628, fig. 7).

En cuanto al pozo con brocal a base de anillos cerámicos se documenta ya en el siglo XI (PAVÓN, 1990: 266, lám. CXI^{bis}) aunque su uso se generaliza en el siglo siguiente, evolución que se pone claramente de manifiesto en Murcia (RAMÍREZ y MARTÍNEZ, 1995: 436). Para el último momento del dominio almohade se pueden reseñar paralelos cercanos en Saltés, donde la proximidad de las piezas, tanto en dimensiones – 0'52 m de diámetro – como en la decoración – estampillada y con barniz verde –, es notoria (BAZZANA, 1995: 153, fig. 91-92).

Por lo que respecta a la decoración pintada descubierta en el muro oriental que rodea el patio de la vivienda norte, ésta presenta similitudes exactas y muy próximas en un fragmento de zócalo pintado descubierto en el

Palacio del Yeso del Alcázar de Sevilla, el cual exhibe unos registros ornamentales idénticos en cuanto a estilo, temática y ejecución (RESPALDIZA y VALLE, 2000). El paralelismo entre ambos paños es tan evidente, que bien pudiera pensarse en la obra de un mismo artesano o taller. Respecto a la cronología del fragmento sevillano y según la opinión de R. Manzano (1995: 111-117, lám. 9), toda la obra del Palacio del Yeso, así como también los revestimientos murales decorados que ostenta, corresponden a un segundo momento del arte almohade que se inicia en la última década del siglo XII con el reinado de Abu Yusuf Yaqub al-Mansur, una vez superada la austeridad impuesta por el rigorismo religioso.

4. CONTEXTUALIZACIÓN CRONOLÓGICA

Corroborando la fecha inicial ofrecida por la tipología edilicia, se parte de un claro testimonio cronológico proporcionado por los registros cerámicos recuperados en los depósitos de preparación del terreno y de destrucción de las viviendas, según los cuales es posible esgrimir un marco temporal en torno a la segunda mitad del siglo XII y mediados del XIII para todo el conjunto. Dicho margen se circunscribe, por tanto, al último periodo de ocupación musulmana de la ciudad, esto es, desde la consolidación del poder almohade en Niebla (1146-1155) hasta el reinado de Ibn Mahfoth (1234-1262). Este amplio margen temporal puede ser matizable atendiendo a las distintas fases constructivas del edificio, que ya de entrada sugieren un periodo de uso bastante prolongado. Las evidencias cerámicas del inicio de la secuencia – aquellas que fueron documentadas en los niveles de aterramiento – resultan difícilmente contrastables cronológicamente, aunque los escasos restos adscritos al repertorio formal de las producciones almohades indican un primer comportamiento ergológico (escasez de tipos característicos, limitada diversidad formal, ausencia de tipos evolucionados) que colocarían los comienzos del asentamiento alrededor del tercer tercio del siglo XII.

Por lo que se refiere a las remodelaciones ejecutadas en las viviendas, algunos datos apuntan a que se llevaron a cabo en el tránsito del siglo XII al XIII. Nuestra propuesta se fundamenta en la presencia casi exclusiva en la segunda fase de las casas de dos importantes elementos constructivos: el primero de ellos es el propio zócalo decorado que habría que ponerlo en relación con la data de construcción del Patio del Yeso en torno al segundo cuarto del siglo XII, fecha generalmente admitida por la investigación, donde el fragmento de pintura mural al que hemos aludido puede ser esgrimido como un evidente paralelo cronológico; en segundo lugar, la incorporación de piezas de cerámica como elemento constituyente de los nuevos pavimentos, que sustituyen a los anteriores fabricados con mortero de cal, parece apoyar también esta misma fecha. Utilizamos para este último punto dos argumentos que, no siendo del todo concluyentes, deben ser tenidos en cuenta: por un lado, la información procedente de las fuentes históricas, básicamente las que proporciona el autor Ibn Sahib al-Salâ (trad. 1969: 200-204), contemporáneo de los

hechos que narra, se manifiestan como testimonio explícito del hecho de que se generalice el uso del ladrillo en la construcción de las grandes obras promovidas por el poder almohade en Sevilla hacia finales del siglo XII; en el plano arqueológico, por otra parte, la utilización del ladrillo como elemento de fábrica innovador se observa también en algunas construcciones almohades sevillanas, como ocurre en el edificio excavado bajo el Real Monasterio de San Clemente, donde las reformas realizadas a principios del siglo XIII consisten en la ejecución de muros caracterizados por una nueva fábrica a base de ladrillos dispuestos a soga y tizón (TABALES, 1994: 148).

En atención a los conjuntos cerámicos recuperados en los depósitos post-ocupacionales, el abandono de las casas pudo producirse alrededor de mediados del siglo XIII, durante el dominio de Ibn Mahfoth, sin rebasar nunca la fecha de 1262, año en el que Alfonso X culmina definitivamente la incorporación de Niebla a la Corona de Castilla. Un último indicador cronológico vendría dado por la fecha inferida para la siguiente ocupación del área, una ocupación con escasa o nula relevancia arquitectónica circunscrita genéricamente al siglo XIV sin mayor precisión.

5. VALORACIÓN HISTÓRICO-ARQUEOLÓGICA

La información arqueológica recabada gracias a la intervención que venimos estudiando hace posible la apreciación de una serie de supuestos contrastados sobre el desarrollo evolutivo que a nivel urbanístico experimenta el sector SO. de la ciudad de Niebla. Los datos obtenidos en ésta y otras excavaciones recientes permiten indicar que la ciudad ha pasado por sucesivas etapas en las que su evolución en el plano horizontal, y su consiguiente extensión, ha variado considerablemente con respecto de un periodo a otro. En este sentido, la ocupación intramuros previa a la ocupación almohade no debió ser más amplia que el actual espacio delimitado aproximadamente por la cota de los 40 m sobre el nivel del mar en el extremo SE., interpretándose que el último recinto amurallado es el reflejo de una expansión que debería situarse con posterioridad, sin duda entre los siglos XII y XIII (CAMPOS, 1996).

Los resultados de la intervención en el sector Murallas del Desembarcadero vienen a confirmar que la cerca de tapia, cuya construcción en el periodo mencionado viene siendo aceptada por la investigación más reciente (PÉREZ y otros, 1998; CAMPOS, GÓMEZ, y PÉREZ, 2000; GÓMEZ y otros, 2001), posiblemente coincidiese con la máxima expansión urbana de la Labla almohade, y que la del periodo califal y posteriormente la de los taifas no fuese mayor que su precedente romano, es decir situada en el espacio definido por la cota anteriormente indicada, cuyo reflejo arqueológico es la existencia de una compleja formación tipo *tell* de más de siete metros de potencia, mientras que en la zona occidental de la ciudad apenas existen acumulaciones antiguas, atestiguándose la superposición directa de las últimas construcciones islámicas sobre los depósitos y estructuras de época protohistórica (CAMPOS y otros, 1999; PÉREZ y otros, 2001).

Como señalamos al principio, los primeros datos sobre la presencia hispano-musulmana en el área excavada corresponden a una serie de silos y fosas amortizados como basureros en un momento posterior al de su periodo de uso inicial, cuyos materiales arrojan un elenco de formas cerámicas perfectamente atribuibles al siglo XI, deduciéndose de ello probablemente la existencia de un espacio periférico al recinto murado de la medina taifa que se encontraría retranqueado respecto al punto concreto de la zona intervenida. A la luz de la información obtenida, hay que descartar el arrasamiento de posibles niveles de ocupación almorávides, toda vez que la superposición de las estructuras almohades se realiza tanto sobre la estratigrafía protohistórica como sobre la anterior islámica, y en gran parte del área no supone la eliminación de segmentos sedimentarios sino, por el contrario, conlleva la aportación de tierras y escombros que sellan y conservan intactos los depósitos anteriores. Todo ello incide en el hecho de que la intervención almohade en la zona supuso la adaptación a un espacio que había permanecido fuera de los límites de la ciudad hispano-romana y alto-medieval, respondiendo a un programa constructivo complejo y de cierta relevancia edilicia, al tiempo que constituye un claro exponente de una importante reordenación y planificación urbana *ex novo* que vemos también aplicada en la mayoría de las excavaciones que se han realizado fuera del sector SE. de la ciudad.

En páginas precedentes hemos intentado perfilar una imagen de la vivienda urbana de Niebla en época almohade articulada en torno de un patio central como eje de la vida familiar y doméstica, caracterizada además por una especialización clara de las habitaciones, la presencia de módulos de hábitat y de una hidráulica doméstica, y, en un momento posterior, de cierta preocupación dirigida hacia los elementos decorativos³. Tanto por las obras de

acondicionamiento del terreno previas a la edificación de las casas, como por las dimensiones que ofrecen algunos de sus espacios (patios) y materiales empleados en su construcción y terminación (sillarejo en la casa sur, enlucidos decorados en la casa norte), las construcciones detectadas hablan en favor de un nivel de vida urbano bien articulado en el plano arquitectónico, que tiende hacia un estado de confortabilidad y de cierto refinamiento, al tiempo que parecen indicar presumiblemente un determinado nivel de riqueza social, avalado quizás por las conexiones artísticas que ofrece la decoración mural con la proyectada sobre la arquitectura palaciega almohade del Alcázar sevillano.

Habida cuenta de la parcialidad del registro, así como por el hecho de no haber documentado más ejes de circulación viarios que los puramente intuitos según la lectura planimétrica de los restos detectados, la existencia de un modelo de trazado urbanístico o de cualquier tipo de organización parcelaria nos es desconocida (Figura 4). En todo caso, resulta evidente la acomodación del conjunto residencial a un proyecto previo y decidido, materializado por la implantación de los aterrazamientos del terreno, cuya orientación y trazado parecen haber sido impuestos por la presencia de la muralla de tapia, la cual funcionaría como elemento articulador a nivel urbanístico del espacio intramuros adyacente. Este programa de adaptación topográfica mediante terrazas estructurales incluyó desde el principio la edificación, al menos, de la casa sur, dado que el potente muro con su peculiar técnica constructiva que separa esta vivienda de la terraza intermedia fue compartido en la erección de ambos espacios (Figura 4.2). La casa norte fue construida una vez se ejecutaron las obras de rebaje y recricido del terreno, de manera que es algo posterior en el tiempo a la construcción de la vivienda sur, aunque dicha oscilación

temporal debió de ser de poca importancia. En cuanto a los ejes de comunicación, es posible que entre las viviendas y la muralla discurriera una estrecha callejuela y que el espacio comprendido entre aquéllas funcionara como eje de tránsito transversal a la cerca de tapia. Del aprovechamiento como zona urbanizable de un área que en un principio no era idóneo para la edificación y de la proximidad del conjunto habitacional a la muralla se infiere el carácter abigarrado y denso del caserío que debió caracterizar la trama urbana de este sector de la ciudad, aspecto éste que se puede hacer extensivo a todo el recinto amurallado de la medina almohade, a juzgar por los datos obtenidos en otras intervenciones del PAUCN a partir de los cuales se muestra evidente la presencia de un potente nivel de ocupación almohade en todos los sectores excavados del interior de la ciudad, además de constatare la existencia de un barrio extramuros circunscrito al arco norte del recinto con funciones artesanales e industriales (BELTRÁN y otros, 2001), que lleva a la consideración de un fuerte incremento de la población y de una alta especialización, diversificación y jerarquización de los espacios físicos y sociales que conformaron la ciudad.

Con todo ello, se dispuso en la zona un vasto complejo estructural que, visto desde el marco general de la ciudad, pudo responder a una estricta función residencial, configurándose presumiblemente este área como un barrio con características propias, localizado fuera del ámbito de influencia de los principales edificios urbanos (mezquita aljama, zoco, alcazaba) y de los focos de la actividad artesanal, aunque su proximidad a la Puerta del Desembarcadero, cuya situación contribuiría al acercamiento del río al espacio urbano, debió de imponer en la zona un cierto carácter comercial y de intercambio con las áreas periurbanas, sin descartar su vinculación con otros usos relacionados con el acceso al río y con las estructuras emplazadas en su entorno: una cisterna⁴ de fecha imprecisa pero de tipología árabe (DROOP, 1925: 190-191) y una noria (BENABAT y PÉREZ, 1999) se documentan en esta zona a ambos lados del río, lo que podría estar indicando la existencia de un sector perimetral al tramo de muralla que estudiamos con un aprovechamiento hortícola y orientado además a las tareas de abastecimiento y transporte de agua.

Descartado, pues, el viario romano como entramado determinante de la configuración urbana actual y, en consecuencia, de la anterior trama islámica (CAMPOS, 1996: 82-83; CAMPOS, GÓMEZ y PÉREZ, 2000: 110-111), idea que con anterioridad a las investigaciones del PAUCN ha sido expresada con toda ligereza en algunos trabajos de conjunto (ROLDÁN, 1993: 257, lám. 14; JUNTA DE ANDALUCÍA, 1991: 41-42), es posible ahora considerar que la trama urbanística actual de Niebla sólo es la heredada de su ocupación más reciente, dado que, como se ha demostrado por las intervenciones del mencionado Proyecto, existieron con posterioridad a la conquista cristiana hasta finales del siglo XIX, momento en que habría culminado la degradación urbanística del caserío ilipense, al menos en su expresión cuantitativa, grandes espacios situados intramuros sin ocupar (RODRIGO y GÓMEZ, 1999: fig. 8), y sólo han sido incorporados a la superficie urbana en las últimas décadas, con la lógica construcción normalizada contemporánea (CAMPOS, RODRIGO y GÓMEZ, 1997). En este sentido, resulta difícil descubrir en la trama via-

ria actual la impronta del antiguo callejero tardoislámico, si bien, haciendo una lectura formal del parcelario contemporáneo, se percibe una mayor imbricación del viario, particularizado por un elevado número de quiebros en las alineaciones parcelarias, en lo que fueron las áreas de influencia de las sedes parroquiales, instituidas como cabeceras de las cuatro collaciones en las que se dividió Niebla tras la ocupación cristiana, aspecto éste que podría interpretarse como reflejo de una mayor fosilización del viario islámico en estas zonas (RODRIGO y GÓMEZ, 1999: 614-615).

Hasta ahora los trabajos arqueológicos realizados en el interior del recinto urbano de Niebla no han proporcionado datos suficientes que posibiliten amplias y cómodas lecturas del urbanismo almohade, aun cuando los restos exhumados de este periodo sean los que cualitativa y cuantitativamente mejor se hayan conservado. La información arqueológica obtenida hasta el momento confirma el desarrollo de una arquitectura doméstica singular que ofrece al medio urbano donde se integra uno de los elementos más esenciales y discriminantes de los que conforman la arquitectura de la ciudad. Su característica más sobresaliente es la dotación de una infraestructura hidráulica que posibilita el abastecimiento diario del agua, su ulterior redistribución y su evacuación final. Es en el patio de la vivienda donde hallamos la mayoría de los dispositivos hídricos documentados: pozo (CAMPOS y otros, 2001), alberca (GÓMEZ y otros, 1999) y canalizaciones alrededor de andenes (BELTRÁN y otros, 2001: 107) son los elementos hasta ahora atestiguados en diversos solares excavados. En lo referente a los dispositivos de desagüe, hay constancia de la existencia de pozos negros (CAMPOS y otros, 1999; BELTRÁN y otros, 2001). Existen, además, datos que apuntan hacia un verdadero sistema de alcantarillado fuera del ámbito estricto de la vivienda. Los restos constatados en excavaciones antiguas y descubiertos en el sector más occidental de la ciudad describen sucintamente un conjunto jerárquico de varias vías de circulación que convergen hacia un albañal abierto en la muralla de tapia, permitiendo la evacuación del agua residual hacia el exterior del recinto⁵ (DROOP, 1925: 180-184, fig. 2). Pese a lo esporádico del hallazgo, dicho sistema de drenaje parece no obstante responder a cierto principio de organización y denota una verdadera preocupación urbanística.

Las excavaciones han puesto de relieve asimismo la presencia de canalizaciones mediante atarjeas y tuberías de atanores y su correspondiente pozo séptico en áreas de actividad artesanal o industrial, como ocurre en la zona del Arrabal, donde se documentaron restos de actividades metalúrgicas de producción de hierro que por sus efectos altamente contaminantes se encontraban emplazadas fuera del recinto amurallado y posiblemente concentradas deliberadamente en este lugar (PÉREZ, CAMPOS y GÓMEZ, 2000: 104; BELTRÁN y otros, 2001). Por otro lado, algunas instalaciones hidráulicas excavadas en el sector Sur de la ciudad nos hablan presumiblemente de actividades artesanales producidas en el interior del núcleo urbano. Nos referimos a la presencia en esta zona de piletas o albercas con revestimientos hidráulicos, una de las cuales aparece dotada de un sistema de atarjea de desagüe con arqueta de entrada y pozo negro que podría responder a una funcionalidad industrial por ahora no determinada (CAMPOS y otros, 1999; PÉREZ y otros, 2001).

Finalmente, el empleo de la noria, conectada en el caso de Niebla a un canal de captación subterráneo, está atestiguado en las afueras de la ciudad al otro lado del tramo del río que la circunda (BENABAT y PÉREZ, 1999), y sugiere la existencia en las cercanías de instalaciones de abastecimiento público.

Vemos así reflejado, tanto en el ámbito doméstico como a nivel de las actividades económicas, un afán por el control y el aprovechamiento de un recurso imprescindible para la vida humana como es el agua. Para ello se genera toda una serie de dispositivos eficaces que aseguran su explotación y tratamiento, confiriendo al modelo de organización urbano una verdadera calidad de vida y de dinamismo económico.

La dimensión del proceso de crecimiento y desarrollo urbano de Niebla en época almohade tiene también otros testimonios de interés de los que sin embargo, todavía hoy, carecemos de una información precisa que permita la descripción de morfologías y procesos evolutivos, cuando no el establecimiento de localizaciones y presencias efectivas en el entramado urbanístico de la ciudad. Aunque forman estructuras esenciales e imprescindibles en la organización urbana de la ciudad islámica, capitalizando inexorablemente los movimientos ciudadanos, nuestro grado de conocimiento sobre las mezquitas, el zoco, los baños o sobre la alcazaba de la Niebla almohade dista bastante de ser óptimo o acaso aceptable. Con la ayuda de las evidencias arqueológicas disponibles y de algunas referencias textuales trataremos de compendiar muy brevemente los datos relacionados con estos espacios, ofreciendo en todo caso una contextualización somera de los mismos en el marco general de la ciudad.

El principal lugar de culto de la Niebla islámica fue sin duda la mezquita que subyace bajo las cubiertas de la actual iglesia de Santa

María de la Granada. Pese a haber sido objeto de numerosas restauraciones (CAMPOS, RODRIGO y GÓMEZ, 1997: 171-185), son escasos, y del todo insuficientes, los estudios dedicados a una visión de conjunto de la mezquita aljama de Niebla. Algunos autores la definen como mezquita taifa (JIMÉNEZ, 1980: 21), si bien otros advierten una ampliación de la misma en época almohade y apuntan la posibilidad de la existencia de una primitiva mezquita de tiempo del califato (MARÍN, 1982: 62). Hay quienes, sin embargo, adscriben la estructura islámica de la actual parroquia de Santa María de la Granada al periodo de las invasiones norteafricanas, con predominio de los elementos almohades, a excepción del alminar que correspondería a una antigua mezquita de finales del siglo IX o principios del siguiente (PAVÓN, 1996: 94 y 98; GARCÍA, 1999: 234). Por último, hay referencias a elementos concretos de la arquitectura del templo, como es el caso del arco polibulado que da acceso al interior del edificio, que se asigna al periodo almohade (ROLDÁN, 1993: 258). Sea como fuere, parece haberse producido una remodelación importante de la aljama durante el periodo de dominación almohade probablemente debido a la nueva situación de incremento demográfico que experimenta la ciudad y tal vez, como sugiere B. Pavón (1996: 95-99), a la adaptación del anterior templo islámico al nuevo modelo de orientación de las mezquitas impuesta en el Norte de África por la liturgia almohade⁶. De todas formas, si como sugieren las nuevas evidencias sobre el urbanismo ilipense el área que ocupaba el espacio urbano en los periodos califal y taifa no se extendía más allá del extremo nororiental del núcleo actual, coincidiendo quizás con los límites de la ciudad romana (PÉREZ, CAMPOS y GÓMEZ, 2000: 116), el edificio que analizamos, dado su emplazamiento, debió situarse en un lugar periférico al centro geográfico de la ciudad en

aquellos momentos, extremo que revela cierta incoherencia espacial en la interpretación del conjunto urbano plenomedieval, cuestionando así una adscripción de la mezquita con anterioridad al siglo XII.

Por otra parte, el notable aumento de la superficie del caserío debió de ir acompañado de la habilitación de espacios culturales en otros sectores de la ciudad. Aunque a este respecto no disponemos de información rigurosa, tradicionalmente se ha querido ver en los restos de la Iglesia de San Martín el trazado correspondiente a una anterior mezquita⁷. En este sentido se pronuncian la mayoría de los autores que de alguna manera han tratado el tema, los cuales advierten en los escasos elementos que perduran del templo mudéjar posterior una clara inspiración en modelos almohades (AMADOR DE LOS RÍOS, 1891: 231-237; JIMÉNEZ, 1980: 47-51; RODRIGO y GÓMEZ, 1999: 613).

De manera general, el espacio económico de la ciudad andalusí se organizaba esencialmente en torno al zoco, el cual, ubicado en los alrededores de la mezquita aljama, constituía junto con ésta el verdadero foco de la sociabilidad urbana. Por el momento, son las fuentes árabes las que testimonian la existencia de un zoco en Niebla desde la primera mitad del siglo XII, momento en que escribe al-Idrisi y de cuya noticia se hacen eco posteriormente al-Himyari y la obra anónima *Dikr bilad al-Andalus*⁸ (ROLDÁN, 1993: 323-330). Noticias posteriores a la Reconquista de la ciudad nos informan, bajo la denominación de *tiendas de la alcajería del Rey* o *tiendas del Rey*, sobre la presencia entre los años 1319 a 1359 de una alcaicería (VILAPLANA, 1975: 112, 121, 185 y 194). La misma documentación cita también un Baño del Rey colindante con aquel edificio (VILAPLANA, 1975: 121, 185 y 194). Según los documentos bajomedievales del monasterio de Santa Clara de Moguer donde se mencionan ambos inmuebles, las construcciones citadas se localizaban en la colación de Santa María, por lo tanto próximas a la antigua mezquita aljama de Niebla, y constituían edificios independientes a los que se adosaban otros (casas, lagares y bodega) surgidos de la nueva orientación urbana y de las nuevas relaciones sociales y económicas impuestas por la recién instalada sociedad cristiana. No resultaría del todo descabellado pensar que dichas estructuras urbanas, tan vinculadas a la ciudad musulmana, constituyeran edificios relictos de una trama tardo-almohade en transformación o ya plenamente trastocada en su estructura, en virtud de los procesos de concentración de la propiedad y de asimilación del viario por nuevos espacios construidos que parecen deducirse del análisis de la configuración parcelaria llegada hasta nuestros días (RODRIGO y GÓMEZ, 1999: 614-615), aunque permanecerían en el tejido bajomedieval, amortizados o adaptados a nuevos usos, aquellos edificios singulares o de cierta monumentalidad de la ciudad islámica. De esta manera se puede suponer la existencia de un marcado foco de desarrollo urbano en torno a la mezquita aljama, que encontraría en el zoco, dotado de una estructura especializada como es la alcaicería, y en el baño otros puntos de conexión y de desenvolvimiento para la vida ciudadana.

Sin duda, un hito fundamental del paisaje urbano de la ciudad almohade de Niebla lo constituye su alcazaba. Situada en el sector noroccidental del circuito amura-

llado y coincidiendo su lado septentrional con el muro de la cerca de tapia⁹, los escasos elementos que de ella perduran se encuentran hoy imbricados en la arquitectura monumental del alcázar que construyera en el siglo XV Don Enrique de Guzmán, IV Conde de Niebla. Manteniendo un esquema típico de las fortalezas musulmanas del área onubense (PAVÓN, 1996: 38-54; PÉREZ y otros, 1998: 350), la alcazaba ilipense pudo tener planta cuadrangular protegida en sus ángulos por imponentes torreones, de los que se tiene constancia, embutidos en las construcciones cristianas posteriores, de los dos que flanqueaban la cortina norte del recinto (COOPER, 1991: 253-254; ROLDÁN, 1993: 262, fotos 30-32). Es probable que el interior del reducto fortificado se organizara en crujías de carácter palaciego dispuestas alrededor de un patio porticado (JIMÉNEZ, 1980: 25) o de crucero (ROLDÁN, 1993: 262-263), cuyos muros maestros exhibirían ornamentaciones estucadas como demuestra la decoración de sebka que ostenta el tramo inferior de la escalera de la Torre del Homenaje del alcázar cristiano, único lugar donde ha quedado fosilizado algún vestigio visible de las estructuras que formaban parte de la habitación ubicada en la crujía oriental del conjunto palatino.

La noticia del hallazgo de una noria en el interior del Castillo de los Guzmanes (JURADO, 1934: 149-152; BENABAT y PÉREZ, 1999: 240) podría confirmar la existencia de instalaciones hidráulicas complejas al servicio del grupo dirigente que ocupaba la alcazaba, lo que indudablemente proporcionaría al espacio oficial del poder cierta autonomía respecto de la ciudad. Aislada del resto del núcleo urbano e instituida como última defensa del mismo, la alcazaba es en última instancia expresión manifiesta del poder político que rige la ciudad, cumpliendo funciones de residencia de gobernadores y de reducto militar, al tiempo que supone la materialización de un ámbito espacial diferenciado y de proyección de una jerarquía monumental y social perfectamente evidenciada tanto a nivel formal como simbólico.

De la constatación de la nueva planificación urbana almohade se infiere para la ciudad de Niebla la presencia de toda una compleja red de relaciones arquitectónicas y espaciales que a nivel formal definen una cierta jerarquización interna de los ámbitos urbanos, a la vez que una complementariedad funcional de los mismos, consiguiéndose así generar una entidad unitaria y al mismo tiempo diversa, así como visiblemente autónoma en su configuración respecto a los tejidos urbanos precedentes. En todo caso, estos planteamientos son apenas una propuesta de investigación, cuyo desarrollo habrá que afrontar en un futuro de cara a un mejor conocimiento del pasado musulmán de Niebla y de la ciudad islámica en general.

6. BIBLIOGRAFÍA

- AMADOR DE LOS RÍOS, R. (1891), *Huelva*. Barcelona.
- BAZZANA, A. (1992), *Maisons d'Al-Andalus: habitat médiévale et structures du peuplement dans l'Espagne orientale*. Collection de la Casa de Velázquez, 37, Archéologia, XVII. Madrid.
- BAZZANA, A. (1995), «Urbanismo e hidráulica (urbana y doméstica) en la ciudad almohade de Saltés (Huelva)». *Casas y Palacios de al-Andalus: siglos XII y XIII*, Barcelona, pp. 139-156.
- BAZZANA, A. y CRESSIER, P. (1989), *Shaltish/Saltés (Huelva). Une ville médiévale d'al-Andalus*. Madrid.
- BAZZANA A. y BEDIA GARCÍA, J. (1993), *Saltés: una ciudad islámica*. Madrid/Huelva.
- BAZZANA, A. y BEDIA, J. (1994), «Saltés y el Suroeste peninsular». *Arqueología en el entorno del Bajo Guadiana*, Huelva, pp. 619-644.
- BELTRÁN, J. M.; CAMPOS, J. M.; PÉREZ, J. A.; GÓMEZ, F. y LÓPEZ, M. A. (2001), «Arqueología urbana en Niebla (Huelva). Excavación en calle Escalera, 32». *Anuario Arqueológico de Andalucía / 1998. II Actividades Sistemáticas y Puntuales*, Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, pp. 105-111.
- BELTRÁN, J. M.; RASTROJO, J.; DE HARO, J. y CASTILLA, E. (2001), «Arqueología urbana en Niebla (Huelva). Seguimiento arqueológico de urgencia en el solar de C/ Arrabal s/n – C/ San Lorenzo». *Anuario Arqueológico de Andalucía / 1998. II Actividades Sistemáticas y Puntuales*, Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, pp. 127-134.
- BENABAT HIERRO, Y. y PÉREZ MACÍAS, J. A. (1999), «La Ollita, una noria islámica en Niebla». *Huelva en su Historia*, 7, Huelva, pp. 233-243.
- CAMPOS CARRASCO, J.M. (1996): «Arqueología Urbana en la Ciudad de Niebla (Huelva)». *Jornadas Europeas de Patrimonio: Patrimonio y Ciudad*. Sevilla, pp. 79-85.
- CAMPOS, J.M. et al. (1999), «Arqueología Urbana en Niebla. El solar Calle Constitución, 10». *Anuario Arqueológico de Andalucía / 1995. III Actividades de Urgencia*, Sevilla, pp. 236-242.
- CAMPOS, J. M.; GÓMEZ, F. y PÉREZ, J. A. (2000), «Niebla, de oppidum a madina». *Anales de Arqueología Cordobesa*, 11, Córdoba, pp. 91-122.
- CAMPOS, J. M.; PÉREZ, J. A.; GÓMEZ, F.; BELTRÁN, J. M. y GÓMEZ, A. (2001), «Arqueología Urbana en Niebla: excavación en la zona Muralla-Desembarcadero de Niebla (Huelva)». *Anuario Arqueológico de Andalucía / 1996. Informes y Memorias*, Sevilla, pp. 256-262.
- CAMPOS, J. M.; PÉREZ, J. A.; GÓMEZ, F. y BENABAT, Y. (1999), «Arqueología urbana en Niebla. El solar Calle Cristóbal Colón-10». *Anuario Arqueológico de Andalucía / 1995. III Actividades de Urgencia*, Sevilla, pp. 228-235.
- CAMPOS, J. M.; PÉREZ, J. A.; GÓMEZ, F.; VIDAL, N. y GUERRERO, O. (1999), «Arqueología urbana en Niebla: el solar de Calle Constitución 10». *Anuario Arqueológico de Andalucía / 1995. III Actividades de Urgencia*, Sevilla, pp. 236-242.
- CAMPOS, J.M. ; RODRIGO, J.M^a. y GÓMEZ, F. (1997),

- Arqueología urbana en el Conjunto Histórico de Niebla (Huelva): carta del riesgo*. Sevilla.
- CAVILLA SÁNCHEZ-MOLERO, F. y ARANDA LINARES, C. (1990), «Estudio preliminar de la cerámica islámica de Casinas (Arcos de la Frontera, Cádiz). Campaña de 1988». *Anuario Arqueológico de Andalucía / 1988. III Actividades de Urgencia*, Sevilla, pp. 54-63.
- COOPER, e. (1991), *Castillos Señoriales de la Corona de Castilla*, vol. I.1. Salamanca.
- DROOP, J. P. (1925), «Excavations at Niebla in the Province of Huelva, Spain». *Annals of Archaeology and Anthropology*, XII, nº 3-4, Liverpool, pp. 175-206.
- FERNÁNDEZ GABALDÓN, S. (1987): «El yacimiento de la Encarnación (Jerez de la Frontera) : bases para la sistematización de la cerámica almohade en el S.O. peninsular». *Al-Qantara*, VIII, Madrid, pp. 449-474.
- GARCÍA SANJUÁN, A. (1999), «Mezquitas y vida social en el Islam. Cortegana». *Historia de la Provincia de Huelva. Un análisis de los ámbitos municipales*, t. I, Madrid, pp. 225-240.
- GÓMEZ, F.; CAMPOS, J. M.; GUERRERO, O. y BENABAT, Y. (2001): «Arqueología urbana en Niebla. Actuación arqueológica de apoyo a la restauración de la Puerta de Sevilla». *Anuario Arqueológico de Andalucía / 1998. II Actividades Sistemáticas y Puntuales*, Sevilla, pp. 112-120.
- GÓMEZ, F.; CAMPOS, J. M.; PÉREZ, J. A.; VIDAL, N. y GUERRERO, O. (1999), «Intervención arqueológica de emergencia en la ciudad de Niebla (Huelva): el solar Plaza de la Feria, 1». *Anuario Arqueológico de Andalucía / 1994. III Actividades de Urgencia*, Sevilla, pp. 213-216.
- IBN ABÍ ZAR^c, Abú-l-Hasan ^cAlí (trad. 1964): *Rawd al-qirtás*, trad. y notas por A. Huici Miranda, Valencia (Textos medievales, 12 y 13), 2 vols.
- IBN SAHIB AL-SALÁ, Abú Marwán (trad. 1969), *Al-Mann bil-Imama*, estudio preliminar, traducción e índices por A. Huici Miranda, Valencia (Textos Medievales, 24).
- JIMÉNEZ, A. (1980), *Huelva monumental 1. Monumentos Nacionales*. Huelva, Delegación Provincial del Ministerio de Cultura.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (1991), *Niebla: Informe Diagnóstico del Conjunto Histórico*. Sevilla.
- JURADO CARRILLO, C. (1934), *Mosaico de leyendas, tradiciones y recuerdos históricos de la ciudad de Niebla (Huelva)*. Primera parte. Lérida.
- KIRCHNER i GRANELL, H. (1990), *Étude des ceramiques islamiques de Shadhfilah (Setefilla, Lora del Río, Séville)*. Lyon.
- LAFUENTE IBÁÑEZ, P. (1995), «La cerámica almohade en Sevilla». *El último siglo de la Sevilla islámica (1147-1248)*, Sevilla, pp. 285-301.
- MACÍAS, S. (1996), *Mértola Islámica. Estudo Histórico-Arqueológico do Bairro da Alcaçova (séculos XII – XIII)*. Mértola.
- MANZANO MARTOS, R. (1995), «El Alcázar de Sevilla : los palacios almohades». *El último siglo de la Sevilla islámica (1147-1248)*, Sevilla, pp. 101-124.
- MARÍN FIDALGO, A. (1982), *Arquitectura gótica del sur de Huelva*. Huelva, Diputación Provincial, Instituto de Estudios Onubenses «Padre Marchena».
- MONTES MACHUCA, C. y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, R. (1987), «Excavaciones arqueológicas de urgencia en el casco urbano de Jerez de la Frontera (C/ Barranco 10)». *Anuario Arqueológico de Andalucía / 1986. III Actividades de Urgencia*, Sevilla, pp. 75-81.
- MONTES MACHUCA, C. y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, R. (1990), «Excavaciones arqueológicas en el casco urbano de Jerez. Año 1987. C/ Larga 21-25 y C/ Lancería 3-7». *Anuario Arqueológico de Andalucía / 1987. III Actividades de Urgencia*, Sevilla, pp. 99-108.
- NAVARRO PALAZÓN, J. (1990), «La casa andalusí en Siyāsa: ensayo para una clasificación tipológica». *La casa hispano-musulmana. Aportaciones de la Arqueología*, Granada, pp. 177-198.
- NAVARRO PALAZÓN, J. (1991), *Una casa islámica en Murcia: estudio de su ajuar (siglo XIII)*. Murcia.
- NAVARRO PALAZÓN, J. y JIMÉNEZ CASTILLO, P. (1995), «La decoración protonazarí en la arquitectura doméstica: la casa de Onda». *Casas y palacios de al-Andalus: siglos XII y XIII*, Barcelona, pp. 207-223.
- OJEDA CALVO, R. (1995), «Un edificio almohade bajo la Casa de Miguel de Mañara». *El último siglo de la Sevilla islámica (1147-1248)*, Sevilla, pp. 203-216.
- PASCUAL, J. et al. (1990), «La vivienda islámica en la ciudad de Valencia: una aproximación de conjunto». *La casa hispano-musulmana. Aportaciones de la Arqueología*, Granada, pp. 305-318.
- PAVÓN MALDONADO, B. (1996): *Arquitectura islámica y mudéjar en Huelva y su provincia. Prototipos y espacios en la Andalucía Occidental*. Huelva, Diputación Provincial.
- PÉREZ, J. A.; CAMPOS, J. M. y GÓMEZ, F. (2000), «Niebla, de Oppidum a Madina». *Anales de Arqueología Cordobesa*, 11, Córdoba, pp. 91-122.
- PÉREZ, J. A.; CAMPOS, J. M.; GÓMEZ, F. y RODRIGO, J.M^a. (1998), «Las murallas de madina Labla (Niebla, Huelva)». *I Congreso Internacional Fortificaciones en al-Andalus. Algeciras, Noviembre-Diciembre, 1996*, Cádiz, pp. 347-352.
- PÉREZ, J. A.; GÓMEZ, F.; CASTILLA, E. y RASTROJO, J. (2001), «Proyecto de Arqueología Urbana en Niebla. Intervención arqueológica en C/ Niña s/n». *Anuario Arqueológico de Andalucía / 1998. II Actividades Sistemáticas y Puntuales*, Sevilla, pp. 121-126.
- QUIRÓS ESTEBAN, C.A. y RODRIGO CÁMARA, J.M^a. (1995), «Los restos islámicos del antiguo Cuartel de Intendencia». *El último siglo de la Sevilla islámica (1147-1248)*, Sevilla, pp. 235-239.
- RAMÍREZ AGUILA, J. A. y MARTÍNEZ LÓPEZ, J. A. (1995), «Agua y saneamiento urbano en Murcia (s. XI-XIII)». *Actas del XXIII Congreso Nacional de Arqueología*, Vol. II, Elche, pp. 435-444.
- RESPALDIZA LAMA, P. J. y VALLE FERNÁNDEZ, T. (2000), «La pintura mural almohade en el Palacio del Yeso», *Apuntes del Alcázar de Sevilla. Edición Digital* [Recurso electrónico], 1, Mayo, URL: <http://www.patronato-alcazarsevilla.es/apuntes/estudio/centro.html>.
- RODRIGO CÁMARA, J. M^a y GÓMEZ TOSCANO, F. (1999), «Formas y procesos urbanos en Niebla (Huelva) durante los siglos XIII a XVI. Una aproximación desde la arqueología urbana». *II Congreso de Arqueología peninsular: Arqueología romana y medieval*, vol. IV, Madrid, pp. 605-618.
- ROLDÁN CASTRO, F. (1993), *Niebla musulmana (siglos VIII-XIII)*. Huelva, Diputación Provincial.
- TABALES RODRÍGUEZ, M. A. (1994), «El monasterio de San Clemente de Sevilla. Superposición cisterciense sobre un edificio almohade». *IV Congreso de Arqueología Medieval Española: sociedades en transición*, Alicante, pp. 147-155.
- TORRES, C. (1987), *Cerâmica islâmica portuguesa: catálogo*. Mértola.
- VARELA GOMES, R. (1988), *Cerâmicas muçulmanas do Castelo de Silves*. Xelb, 1, Lisboa.
- VILAPLANA, M^a. A. (1975), *La colección diplomática de Santa Clara de Moguer 1280-1483*. Sevilla, Universidad.

NOTAS

- 1 Este trabajo se enmarca en el proyecto *Análisis de la implantación y evolución del fenómeno urbano en el S.O. peninsular: Las Campiñas onubenses* (Ministerio de Educación y Cultura. DGICYT PB96-1496).
- 2 Los ladrillos presentan unos módulos de 28x13'5x4 cm y 33x23 cm. También se documentan olambrillas de 8 cm de lado.
- 3 Excavaciones recientes efectuadas en la Plaza de San Martín han puesto al descubierto los restos de una casa almohade provista de muros enfoscados y decorados con motivos geométricos (*ODIEL INFORMACIÓN*, 02/05/2002, p. 45).
- 4 Se trata de una tosca construcción de planta cuadrangular con un área interior de unos 5 m², fabricada con ladrillos de dimensiones 29x13x4'5 cm cementados con mortero, esquinas internas redondeadas y provista de conducciones de alimentación o redistribución mediante atanores.
- 5 Aunque el autor distingue para el conjunto de cañerías dos fases constructivas que asigna de manera extensa al periodo islámico, nos inclinamos por una cronología general en época almohade, teniendo en cuenta, por un lado, la vinculación directa de uno de los conductos con el desagüe de la muralla y, por otro, las secuencias estratigráficas que ofrece la zona a tenor de los resultados obtenidos en una de las intervenciones del PAUCN (BELTRÁN y otros, 2001).
- 6 A este respecto nos parece muy significativa la noticia proporcionada por Ibn Abí Zar^c en su obra *Rawd al-qirtás* sobre la orden dada en el año 1155/1156 por 'Abd al-Mu'mín para que se restaurasen y reedificasen las mezquitas de al-Andalus y de al-Magrib, al tiempo que prohibía todo lo que para la ortodoxia almohade era reprobable (IBN ABÍ ZAR^c, trad. 1964: 390-391).
- 7 Los resultados de una actuación arqueológica realizada en la actual Plaza de San Martín en mayo-junio de 2003, indican que debe descartarse la existencia de dicha mezquita bajo los restos de la actual iglesia.
- 8 Al-Idrisí hace referencia en realidad a varios zocos, mientras que el Dikr bilad al-Andalus nos informa de que "Niebla es una ciudad de zocos ordenados". Esta última afirmación puede sugerir la existencia de un urbanismo organizado y en cierto modo regular para determinados sectores de la ciudad.
- 9 Varios factores inciden en la localización de la alcazaba en este sector: por un lado se trata de la zona topográficamente más elevada de la ciudad, aunque menos protegida naturalmente, y por otro, su situación permitiría un control directo sobre la importante vía que unía Niebla con Sevilla, cuyo arranque desde la primera se hacía cruzando el río Tinto a través de un puente que es citado por al-Idrisí y que pudo formar parte de la antigua calzada romana.

TRÁFICO MARÍTIMO DE PASAJEROS Y DE MERCANCÍAS

JORGE LIROLA DELGADO*

En este trabajo nos situaremos en el plano estructural y trataremos de dar respuesta a cómo funcionaba y cómo se realizaba el transporte por mar tanto de pasajeros como de mercancías, con las diferentes modalidades que se presentaban y las cuestiones generales que se planteaban, sin entrar en rutas concretas ni productos de comercio.

Como es bien sabido, no existían líneas regulares como las actuales, ni para el transporte de pasajeros ni para las mercancías. Pese a que sí existían una serie de rutas ya establecidas y, en algunos casos, muy frecuentadas, el tráfico no era regular, sino que dependía de múltiples factores, entre los que, aparte de las condiciones atmosféricas, sobresalía la oferta y la demanda existentes. Sabemos que el Estado hacía uso de las naves que poseía y utilizaba también otras privadas; ahora bien, la mayor parte del tráfico dependía fundamentalmente de la iniciativa privada.

En realidad, aunque me referiré por separado al transporte de pasajeros y al de mercancías, no existía tal separación, pues tanto viajeros como comerciantes utilizaban los mismos medios de transporte, compartiéndolos, y seguían también, por tanto, las mismas rutas. No obstante, trataré la cuestión por separado, insistiendo más en el transporte de pasajeros, el peor conocido, pues apenas hay referencias, salvo datos muy puntuales y muy específicos que hay que rastrear en las fuentes árabes, fundamentalmente los testimonios de algunos de los viajeros árabes. Es lógico, por otra parte, que la mayoría de las referencias en las fuentes sean preferentemente para el comercio, pues era la actividad más lucrativa y, por tanto, la más desarrollada.

En algunos de los formularios notariales encontramos modelos de alquiler de

embarcaciones para el transporte de mercancías bien se trate del alquiler de la nave completa o tan sólo una parte, en concreto en los formularios de Ibn Mugīl (m. 1066), al-Buntī (m. 1070), al-Ŷazīrī (m. 1189) e Ibn Salmūn (m. 1365). Como puede comprobarse a través de la cronología, abarcan desde la época de las taifas hasta el periodo nazarí. En el formulario de Ibn al-ʿAtṭār, correspondiente al califato omeya, no aparecen, pero no por el hecho de que no existiesen, sino por no haberse conservado la obra de forma completa. Todos esos formularios mencionados se refieren a dos modalidades de contrato¹:

– *kirā' muʿayyan* o *kirā' safīna bi-ʿayni-hā* (alquiler determinado), en el que se alquilaba una embarcación concreta, y

– *kirā' maḍmūn* (alquiler garantizado), modalidad en la que no se precisaba la embarcación en la que se realizaría el transporte, sino que se garantizaba éste, de modo que si le sucedía algún percance a la embarcación, el que cedía

en arriendo había de poner otra embarcación a disposición del que tomaba en arriendo.

En una y otra modalidad se comparten los siguientes datos:

- identificación de las partes contratantes;
- precisión de si se fleta la totalidad de la nave, con todos los aparejos, pertrechos, mozos y marineros, de los que se da incluso el nombre, o solo parte de la nave, dando el nombre de ésta en el caso de la modalidad con determinación;
- cantidad pagada o a pagar y la modalidad de pago (al contado, a término o sistema mixto);
- mercancías a transportar, con el peso y las dimensiones de las mismas;
- el hecho de que la nave llevara los víveres, agua, ropa de abrigo y utensilios necesarios para el viaje;
- punto de partida y de destino;
- fecha de salida y rutas a seguir;
- fecha del acuerdo y testigos.

Esas mismas modalidades aparecen en los tratados jurídicos, como *al-Qawānīn al-fiqhiyya* (La leyes jurídicas) del granadino del siglo XIV Ibn Ŷuzayy y el *Kitāb Akriyat al-sufun* (Libro del fletamiento de embarcaciones) de Ibn Abī Firās, donde se recogen las soluciones dadas por los juristas a las cuestiones y litigios que se planteaban entre las partes ante diversos percances. Un buen número de fetuas en relación con el tema, con los problemas jurídicos planteados, aparecen en el *Miʿyār* de al-Wansharī².

Nada he podido encontrar sobre el transporte de pasajeros en los formularios notariales. Si bien no están todos completos ni todos editados, no parece que se incluyera esa modalidad. Seguramente deba entenderse que se equiparaba con el alquiler de la naves. Debía de ser frecuente que el viajero negociara direc-

tamente su transporte con el dueño del barco o el capitán, en el caso de barcos arrendados por varios mercaderes o en la modalidad de transporte garantizado, o con el mercader, si es que éste había fletado la nave completa.

Bien es cierto que el número de viajeros sin intereses comerciales debía de ser escaso, salvo en unas determinadas épocas del año en los que se incrementarían los viajes para cumplir con el precepto religioso de la peregrinación y aprovechar ésta para realizar estudios en Oriente.

Un punto interesante es el pago del pasaje. En las fuentes se encuentran testimonios tanto del pago como de la ausencia de éste, si bien, como cabe suponer, lo normal debía de ser que existiera el pago de una cantidad que debía de negociarse. A este respecto, resulta interesante lo que nos comenta el gran viajero tangerino Ibn Baṭṭūṭa (siglo XIV) en relación con su viaje por mar desde Latakía en Siria a la costa turca en un gran velero (*qurqūra*) genovés, con patrón cristiano: «Navegamos durante diez días con buen viento. El cristiano nos trató bien y no quiso cobrarnos el pasaje (*al-nawl*). Al décimo día llegamos a la ciudad de ʿAlāya, donde comienza Anatolia»³. Ésta parece ser la excepción que confirma la regla, máxime dándose el caso de un capitán cristiano y un pasajero musulmán. No habría que descartar que no responda a la realidad y sea una forma de darse más importancia Ibn Baṭṭūṭa; como es bien sabido, su libro fue redactado años después de haber realizado sus largos viajes, recurriendo a la memoria.

El célebre viajero valenciano Ibn Ŷubayr (siglo XIV) es bastante claro al decir, cuando se encontraba en Trápani de regreso hacia al-Andalus: «nosotros ya habíamos convenido el precio de nuestro pasaje en el barco (*qad ittafaqa kirā'a-nā fī l-markab*) que – si Dios quiere – se había de dirigir hacia la tierra de al-Andalus y nos ocupábamos de las provisiones»⁴. En otra ocasión anterior, cuando se encontraba en San Juan de Acre, nos cuenta que «os musulmanes adquirieron sus sitios (*ḥāza mawāḍiʿa-hum*) apartados de los francos». Tras ello hubo de esperar a que terminase la carga del barco (*kamāl al-waṣq*) y después al viento favorable, por lo que se demoró la partida. Finalmente el barco se hizo a la mar mientras que ellos, los musulmanes, incluido Ibn Ŷubayr, estaban en tierra pernoctando. Alquilieron una barca grande (*iktaraynā zawraq^{an} kabīra^{an}*) de cuatro remos y se hicieron a la mar en su seguimiento. Dieron alcance al barco por la tarde. La nave llevaba como arráez y piloto a un genovés. Más adelante nuevamente Ibn Ŷubayr tuvo necesidad de alquilar otra barca, con marineros. Fue en Termini. Vuelve a utilizar *iktaraynā-hu*, que supone el pago de una cantidad⁵.

También Ibn Baṭṭūṭa, cuando se encuentra en la punta oriental de Crimea, esperando viajar por el Mar Negro, nos dice que alquilieron (*iktaranā*) un barco rumí. Ello parece conferirle cierto poder, pues, cuando tras una tormenta y varias vicisitudes, un mercader quiere desembarcar, Ibn Baṭṭūṭa le prohíbe al patrón del barco que lo dejara bajar⁶. Debían de haber pactado las condiciones y ante el cambio que quería imponer el mercader, Ibn Baṭṭūṭa haría valer las condiciones pactadas. Lo más probable es que hubiera sido un acuerdo puramente verbal, sin que llegara a ser registrado por escrito.

Incluso cuando naufragó Ibn ʿYubayr junto a Mesina, los dueños de las barcas que se acercaban a salvarlos hacían pagar caro a la gente su salvamento. Se dio incluso la circunstancia de que algunas personas pobres no podían pagar lo que les pedían por poder abandonar el barco que se hundía y pasar a la barca y hubo de intervenir Guillermo, el rey de Sicilia, pagando por ellos para que fueran socorridos⁷.

Ningún testimonio he encontrado sobre la forma de pago, pero es de suponer que, al igual que se indica en los contratos de fletamiento de los formularios, podría ser por adelantado, a término o bien parte de una forma y parte de la otra. Ningún dato preciso sabemos sobre las cantidades pagadas.

Aparte del pago del pasaje, llama la atención a Ibn ʿYubayr una costumbre cristiana que censura. Cuando algún pasajero moría, el capitán se quedaba con sus pertenencias. El viajero valenciano nos cuenta que murieron varias personas de confesión musulmana durante el viaje de vuelta desde el puerto de San Juan de Acre, a bordo de un barco cristiano. «El arráz del barco – nos cuenta el viajero valenciano – es el heredero de estos muertos, musulmanes o peregrinos cristianos; pues tal es la costumbre entre ellos a propósito de cualquiera que muera en el mar. No hay posibilidad de herencia para el heredero del difunto. Nuestra estupefacción duró largamente a causa de ese hecho»⁸.

En una de las citas de Ibn ʿYubayr anteriores hemos visto cómo el pago del pasaje no incluía la manutención, tema éste sobre el que disponemos de más testimonios. El mismo Ibn ʿYubayr, cuando se encontraba en San Juan de Acre dispuesto a regresar a al-Andalus, comenta que los musulmanes habían embarcado con agua y provisiones⁹. En ese mismo barco, con piloto genovés, cuando el viaje comenzó a prolongarse, precisa: «las gentes estaban escasas de provisiones personales», aunque en el barco «se encontraba – nos dice más adelante – todo lo que fuese necesario comprar: pan y agua, todos los frutos y condimentos, como granadas, membrillos, pepones del Sind, peras, castañas, nueces, garbanzos, habas crudas y cocidas, cebollas, ajos, higos, quesos, pescados y otras cosas que haría [demasiado] largo mencionar. Vimos todo eso para vender»¹⁰.

No debía de ser raro los casos de navíos comerciales con carga de alimentos con la que mercaderes podrían ir haciendo ya negocio a lo largo del trayecto a medida que los pasajeros la necesitaran, especialmente en barcos de gran calado y con gran número de pasajeros como era este caso concreto que nos cuenta Ibn ʿYubayr. De cualquier forma, lo normal era no llevar demasiadas provisiones, haciéndose escalas para renovar éstas y el agua dulce, que resultaba vital. Así se comprueba en los testimonios de los viajeros. Nos vuelve a servir de ejemplo el viajero valenciano Ibn ʿYubayr. En el viaje de ida, desde Ceuta a Alejandría en una nave genovesa va haciendo escalas para renovar las provisiones, como la que hacen en Cerdeña. A la vuelta, en una de las islas del Egeo, en la que fondearon, los habitantes de la isla se acercan al barco a vender pan y carne. Debía de haber escalas ya prefijadas, en aquellos sitios donde hubiera facilidad para conseguir alimentos y agua dulce.

Resulta curioso que en la documentación de la Geniza, la más importante en cantidad y calidad para las relaciones comerciales durante la Edad Media y el tema náutico, no aparezcan alusiones sobre las provisiones. S. Goiten atribuye esa falta de información a dos razones: por no considerar necesario hacer referencia a algo cuya obtención no presentaba dificultad alguna y porque la gente entonces no era exigente en relación con la comida y consideraban vulgar detenerse en ese tema¹¹.

No obstante, dado que se procuraba hacer escalas para ir abasteciéndose poco a poco y aprovechar así mejor el espacio de la nave, no era raro que se plantearan algunos problemas de carestía cuando el tiempo no acompañaba y se demoraba la llegada a algún puerto. Encontramos con frecuencia testimonios de viajeros en este sentido. Así, Ibn ʿYubayr, en relación con un trayecto que estaba previsto realizarlo en diez o quince días y que se demoró dos meses, nos cuenta que tomaban una «ración de una libra de pan seco, que habíamos de repartir entre cuatro de nosotros, y que humedecíamos con un poco de agua... Cada uno de los peregrinos que desembarcaba vendía el resto de sus provisiones, y los musulmanes amigablemente se entendieron para comprar lo que de ello fue posible, pese a su excesivo precio; llegóse a la cantidad de un dirhem puro [de plata] por un pan»¹².

En otras ocasiones, más que la carestía de provisiones, los temporales eran los que hacían peligroso el viaje. Así le ocurrió a Jālid al-Balawī desde Túnez a Alejandría en 1336¹³.

No hay que descartar que la relativa frecuencia con la que aparecen estos padecimientos (carestía o zozobra del barco) pudiera ser debida, en algunos casos, a un tópico literario; es decir que fuera un recurso por parte de los autores para dar mayor valor y realce a su viaje.

En ocasiones, existía un gran número de

viajeros que haría que fuese un buen negocio transportarlos, máxime en época de preparación de la peregrinación o de regreso de la misma, en la que coincidirían muchos peregrinos. Es probable que se organizaran viajes con estos fines, aunque no tengamos certeza al respecto, si bien algunas citas inducen a pensarlo. Así, al-Ruṣāṭī, autor que vivía en la Almería de la primera mitad del siglo XII, dice: «En este mismo año [527=1132-3], se presentó en la ciudad [de Almería] un hombre procedente de Bagdad, después de noventa y un días de viaje, embarcó a los peregrinos de al-Andalus así como del Norte de África, partiendo al día siguiente»¹⁴. Parece dar la impresión de que un grupo muy nutrido de peregrinos estaban esperando para abandonar ya la Península Ibérica camino de Oriente.

No era raro encontrar un gran número de pasajeros en un mismo barco. Ya nos hemos referido a grandes naves cristianas en las que embarcó Ibn ʿYubayr y en las que incluso peregrinos musulmanes y cristianos compartían el viaje, aunque en sectores diferentes de la nave. Jālid al-Balawī precisa que el barco que lo trasladó de Túnez a Alejandría en 1336 transportaba a más de 1.000 musulmanes en una embarcación de tres plataformas. No obstante, podría ser una exageración. En el barco que tomó a la vuelta en 1337 en Alejandría rumbo a Túnez iban al menos 200 pasajeros, pues éste es el número de las personas que, tras una tormenta que los llevó a Marsà l-ʿImāra, a noventa millas al este de Ṭubruq, en la actual costa libia, desembarcaron allí y fueron abandonadas por el capitán de la nave, un hombre despreciable, según al-Balawī, que respondía al nombre de Alfonso y que, por tanto, debía ser cristiano¹⁵.

Era costumbre no viajar solo, sino en compañía, bien ya desde el punto de origen, con familiares, o bien con otras personas con las que se iban encontrando a lo largo del camino.

Se conocen diversos casos de marido y mujer¹⁶ y también de padres e hijos (el célebre geógrafo almeriense al-ʿUdrī viajó con su padre y su primo; el tradicionista sevillano Abū Bakr Ibn al-ʿArabī iba en compañía de su padre;...). Jālid al-Balawī se encontró con su hermano en Alejandría y aunque éste ya volvía, lo esperó para regresar juntos. Abū Marwān al-Bāʿī viajó en compañía del nieto de su hermano, un número no determinado de sirvientes y, al menos, otros dos personajes: uno andalusí y otro de Tremecén afincado en Ceuta¹⁷. Incluso en testimonios en los que nada se indica, lo más probable es que los viajeros fueran acompañados.

El ir en compañía de un mayor número de personas, además de dar mayor seguridad para afrontar los peligros del viaje, podía facilitar el alquiler del barco o, por el contrario, el no encontrar a acompañantes, dificultarlo. Así le ocurrió a Ibn Baṭṭūṭa, tras su segunda peregrinación en 1332: «me dirigí a ʿYudda, con el fin de embarcarme para el Yemen y la India, más no lo conseguí pues no pude procurarme compañía; así que me quedé en ʿYudda unos cuarenta días»¹⁸.

Como es lógico, los puertos con un mayor tráfico comercial eran también los puertos con mayor tráfico de pasajeros, al utilizar comerciantes y viajeros los mismos transportes, como dijimos. Un viajero que se dirigiera a un puerto con gran tráfico comercial tenía más probabilidades de encontrar rápidamente una embarcación que pudiera transportarlo lo más cerca de su destino y lo más rápido posible. Así se observa en el caso de Almería, desde donde partieron y llegaron muchísimos viajeros desde el siglo X al XII, como consta en las fuentes biográficas árabes. Así también se observa en los relatos de viaje de los andalusíes. Jālid al-Balawī, en su viaje de vuelta, llegó a Hunayn el sábado 20 de mayo de 1340 y embarcó tan sólo unos días después, el miércoles 24 de mayo¹⁹. Ese puerto norteafricano tenía un considerable tráfico marítimo con Almería, a donde se dirigía. Al-Qalaṣadī, también de vuelta, llegó a Orán el viernes 23 de abril de 1451 y aquel mismo día embarcó hacia Almería, sin tener que esperar ni un solo día²⁰. Existía un gran tráfico entre ambas ciudades. No obstante, aparte del tráfico marítimo, también tenemos que tener en cuenta que en ambos casos las condiciones atmosféricas serían buenas, pues ambas fechas estaban dentro de lo que era considerado como temporada idónea para navegar. No hemos de olvidar que muchos de los retrasos en la partida de las naves se debían a las condiciones atmosféricas. Así le ocurrió a Ibn ʿYubayr en San Juan de Acre, hasta el punto de que al estar pernoctando en tierra por comodidad, el barco zarpó sin él.

También tenemos noticia de numerosas esperas de Ibn Baṭṭūṭa: ya hemos aludido a la que tuvo que realizar en ʿYudda por no tener compañeros. Otra de 40 días en Crimea para viajar por el Mar Negro. Al-Balawī también tuvo que esperar en diversas localidades, donde aprovechó para estudiar.

Ante esa situación de espera y partida en cuanto las condiciones atmosféricas lo permitieran, disponemos de varios testimonios de alojamiento en el mismo barco por temor a perderlo. Abū Marwān al-Bāʿī estuvo viviendo en el barco en Siracusa en el viaje de ida desde el 15 de octubre al 18 de noviembre de 1236 (poco más de un mes, por tanto), hasta que decidió el 19 desembarcar e instalarse en Siracusa hasta el 15 de febrero en que volvió a trasladarse al barco²¹.

Así también hizo Ibn ʿUbayr en algunas ocasiones, aunque a veces desembarcaba para pernoctar en tierra, lo que en una ocasión, como vimos, le causó la pérdida del barco y tener que alquilar una nave para alcanzarla.

Tanto al comerciante como al viajero le cabían la posibilidad de inspeccionar la nave antes de decidirse. Así se precisa en el modelo de contrato de flete de una embarcación determinada en al-ʿYazīrī: «tras haber examinado el fletador la embarcación citada y su aparejo». En el caso de los viajeros, contamos con el testimonio de Ibn Baṭṭūṭa, cuando en 1332, en ʿYudda, tras esperar incluso cuarenta días, comenta: «Subí a bordo para comprobar su estado, pero no me satisfizo ni me pareció conveniente viajar con él. Esto fue un favor de Dios», pues el barco naufragó. Éste era el segundo viaje de Ibn Baṭṭūṭa por mar, quien demostraba un gran temor a embarcar, ya desde su primer viaje marítimo en 1328, con respecto al cual nos cuenta: «En ʿYudda nos hicimos a la mar en una especie de gabarra grande que llaman *ʿalba*, cuyo dueño era un tal Rašīd ad-Dīn al-Alfī al-Yamanī, de origen abisinio. El jerife Maṣṣūr b. Abī Numayy embarcó en otra *ʿalba* y me rogó que fuera con él, pero no lo hice porque había metido en ella sus camellos y yo tenía miedo del peso, pues nunca había viajado por mar. Cuando llegamos a las gabarras, ya había allí un grupo de yemeníes que habían colocado en ellas sus avíos y provisiones y estaban dispuestos a partir»²².

A veces, los capitanes mostraban gran interés por embarcar a pasajeros. El asceta de Elvira del s. IX Ibn Muʿallā al-Jawlānī encontró dos barcos ya cargados dispuestos a partir para al-Andalus, pretendiendo cada uno de los patronos que embarcara con él; la rivalidad llegó hasta tal punto que Ibn Muʿallā temió que se pelearan, por lo que les propuso que cada uno cogiese una barca y fuese con ella a tierra y el primero que llegara sería con el que embarcaría²³. Es posible que esta anécdota no responda a la realidad y sea una forma de resaltarse a sí mismo por parte de este asceta establecido en Pechina, donde murió a principios del siglo X.

El tráfico de pasajeros puede también entenderse como apresamiento y comercio de personas. Este tráfico que convertía a las personas en mercancías, bien para conseguir un rescate o bien para abastecer los mercados de esclavos y que se producía tanto en el ámbito musulmán como en el cristiano, era un lucrativo negocio. Aunque la frontera entre el corso y la piratería en la Edad Media aparece difusa, es conveniente hacer algunas reflexiones en torno al tema, pues creo que con frecuencia se confunden.

Cuando vemos al mismísimo Ibn Rumāḥis, el almirante de la flota califal omeya, o a Ibn Maymūn, el almirante en la época almorávide, realizar capturas en alta mar o en las costas cristianas no deben ser calificadas sus acciones como actos de piratería del mismo modo que no son consideradas las realizadas por las fuerzas cristianas, pues no estaban actuando al margen de la legalidad imperante. Esas capturas se traducían generalmente en esclavos que, con suma frecuencia, utilizaba el mismo Estado pues éste era uno de los grandes beneficiarios de los mercados de esclavos que existían. Diferente era cuando existían acuerdos firmados con cláusulas específicas en las que se protegían a los comerciantes y a los viajeros súbditos

de cada uno de los estados firmantes. En ese caso sí que habría que hablar de piratería. Ejemplos muy claros se tienen en los tratados firmados entre el reino nazarí de Granada y la Corona de Aragón durante el siglo XIV y la continua correspondencia en la que unos y otros denunciaban casos de piratería y se solicitaba la reposición de los daños causados. En los acuerdos se especificaba que no se consentirá «que se cometa atentado alguno contra nuestras tierras, contra nuestros súbditos, sus bienes o sus mercancías, por tierra o por mar»... «Igualmente os concedemos, obligándonos a ello, que si, por ventura, cualquier habitante de nuestras tierras, o de nuestros dominios y lugares, cometiera algún desmán o desafuero contra vuestro país, contra vuestros vasallos, sus bienes o sus mercaderías, en el mar o en tierra, durante nuestras vidas, quede a nuestro cargo indemnizároslo, u obligar a que alguien lo indemnice a Vos o al cristiano a quien le fueron arrebatados aquellos bienes, después que el caso esté debidamente aclarado y sea reconocido el derecho. Y si aconteciera que algún habitante de vuestro país, o de vuestros estados, cometiera contra Nos algún desmán o desafuero, en perjuicio de nuestro país, de nuestros súbditos, de sus bienes o mercaderías, en tierra o en mar, durante nuestras vidas, Vos os comprometéis para con Nos a indemnizar el daño causado, o disponer que alguien lo indemnice a Nos o al musulmán a quien aquellos bienes hubieran sido arrebatados, después de comprobado el caso y reconocido el derecho a tal indemnización»²⁴.

Cláusulas semejantes aparecen en los diferentes tratados de paz firmados por ambos reinos, pidiendo completa seguridad tanto para sus súbditos como sus bienes en el territorio de la otra parte. Así pues, los Estados aparecen como los interlocutores válidos y como los responsables subsidiarios de los actos de sus súbditos. Efectivamente, las quejas se canaliza-

ban a través de las cancillerías de los respectivos estados, constándonos continuas reclamaciones, muy precisas en los datos, por lo que resultan muy valiosas las informaciones aportadas. En líneas generales, se observa que se intenta disculpar los actos de los súbditos propios y se trata de reponer a los afectados, a través de la puesta en libertad de los apresados y la reparación de las pérdidas de sus bienes... pero éste es otro tema que rebasa los objetivos propuestos en esta breve contribución.

NOTAS

- * Universidad de Almería.
- 1 Las referencias bibliográficas de todo ello pueden verse en J. Lirola Delgado, *El poder naval de Al-Andalus en la época del Califato Omeya*, Granada, 1993, 362 y ss.
 - 2 Algunas de esas fetuas fueron estudiadas por H. R. Idris en «Commerce maritime et kīrād en Berbérie orientale d'après un recueil inédit de fatwās médiévales», *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 4 (1961), 225-39.
 - 3 Ibn Baṭṭūṭa, *Rihla*, comentario y notas por Ṭalāl Ḥarb, Beirut, 1987, 299 / trad. S. Fajul y F. Arbós, *Através del Islam*, Madrid, 1987, 375.
 - 4 Ibn Yūbayr, *Rihla*, sin editor, Beirut: Dār Ṣādir, 1980, 310 / trad. Felipe Maíllo Salgado, *Ibn Yūbayr. A través del Oriente. El siglo XII ante los ojos*, Barelona, 1988, 391
 - 5 Ibn Yūbayr, *Rihla*, 302/381.
 - 6 Ibn Baṭṭūṭa, *Rihla*, 332/412.
 - 7 Ibn Yūbayr, *Rihla*, 295/374-5.
 - 8 Ibn Yūbayr, *Rihla*, 287/366.
 - 9 Ibn Yūbayr, *Rihla*, 283-4/362.
 - 10 Ibn Yūbayr, *Rihla*, 286-7/365.
 - 11 S. Goitein, *A Mediterranean Society. The Jewish communities of the Arab world as portrayed in the documents of the Cairo Geniza*, 5 vols., Berkeley: University of California Press, 1967-88, I, 316.
 - 12 Ibn Yūbayr, *Rihla*, 292/372.
 - 13 Jālid al-Balawī, *Tāy al-mafrīq fī taḥliyat 'ulamā' al-mašriq*, ed. Al-Ḥasan al-Sā'ih, 2 vols., Marruecos-Emiratos Árabes Unidos, s.f., I, 193 y ss.
 - 14 al-Ruṣāṭī, *Kitāb Iqtibās al-anwār*, ed. E. Molina López y J. Bosch Vilá, Madrid, 1990, 59 / trad. E. Molina López, «Almería islámica: "Puerta de Oriente", obje-

tivo militar (Nuevos datos para su estudio en el *Kitāb Iqtibās al-anwār* de al-Ruṣāṭī)», *Actas del XII Congreso de la UEA* (Málaga, 1984), Madrid, 1986, 582.

- 15 Al-Balawī, *Tāy*, II, 28-9.
- 16 Manuela Marín, *Individuo y sociedad en al-Andalus*, Madrid, 1992, 109-10.
- 17 M. Marín, «El viaje a Oriente de Abū Marwān al-Bāḡī», *Estudios Onomástico-Biográficos de al-Andalus*, VI, Madrid, 1994, 284-5.
- 18 Ibn Baṭṭūṭa, *Rihla*, 293/373.
- 19 Al-Balawī, *Tāy*, II, 151.
- 20 Al-Qalaṣādī, *Rihla*, ed. Muḥammad Abū l-Ayḥān, Túnez, 1985, 161.
- 21 Marín, «Viaje», 283.
- 22 Ibn Baṭṭūṭa, *Rihla*, 261/335.
- 23 Ibn al-Jaṭīb, *al-Iḥāṭa fī ajbār Garnāṭa*, ed. M. °A. A. °Inān, 4 vols., El Cairo, 1973-1978, IV, 29-30. Ibn Ḥārīt al-Juṣanī, *Ajbār al-fuqahā' wa-l-muḥaddifīn* (*Historia de los alfaquíes y tradiconistas*), estudio y ed. crítica M°. Luisa Ávila y Luis Molina, Madrid, 1992, nº 334, ofrece una versión diferente a la recogida por Ibn al-Jaṭīb, particularmente en el punto final, pues nada dice de que se iría con el que primero que arribase a la orilla, sino con quien quisiera, eligiendo finalmente el que llegó a su derecha. Esta versión parece menos creíble, por cuanto que carecería de sentido la prueba propuesta.
- 24 Extraído de un documento nazarí conservado en la Corona de Aragón relativo a un acuerdo firmado en 1296 entre Muḥammad II y Jaime I, editado y traducido por M. A. Alarcón y Santón y R. García de Linares, *Los documentos árabes diplomáticos del Archivo de la Corona de Aragón*, Madrid, 1940, nº 1.

ALGECIRAS (SIGLOS VI-X) APROXIMACIÓN HISTÓRICO- -ARQUEOLÓGICA A UNA CIUDAD PORTUARIA EN LA ORILLA NORTE DEL ESTRECHO

ANTONIO TORREMOCHA SILVA*

1. A modo de introducción

El destacado protagonismo de la ciudad de Algeciras en algunos acontecimientos claves en la historia de la Península Ibérica y el Magreb al-Aqṣá (invasión arabo-beréber, desembarco de los sirios de Balṯ, campañas omeyas en el norte de África, Batalla del Estrecho, etc...), su sostenido desarrollo urbano y su importancia como enclave fortificado, no podrían explicarse sin tener en cuenta su favorable situación marítima y las excelentes condiciones que reúne como puerto de conexión con el litoral norteafricano. La existencia de un abrigado fondeadero situado junto a la Isla Verde (o Isla de Umm Hakīm) y frente a la desembocadura del río de la Miel, resguardado de los vientos dominantes en el Estrecho, con tierras feraces y exuberantes bosques en sus entornos que permitían el mantenimiento de numerosa población y la cercanía del puerto por excelencia en la orilla africana, Ceuta (a escasos 14 km.), condicionaron el desenvolvimiento de una *madīna* que tuvo, en su función de enlace con «la otra orilla» (*al-idwa*) su razón de ser a lo largo de la historia y la causa de sus etapas de esplendor y de sus momentos de decadencia y abandono.

La situación privilegiada de Algeciras como enclave portuario situado en un espacio geopolítico de trascendental importancia: el Estrecho de Gibraltar, permitió que la ciudad asumiera en diversos períodos de su historia un papel protagonista que superaba su propia realidad urbana y que se convirtiera en el eje sobre el cual giraron hechos de una gran relevancia histórica. Pero de todas las funciones que desempeñaba y desempeña el puerto de Algeciras, sería la de servir de enlace con los puertos de la otra orilla: Ceuta y Tánger, la que posibilitó que la ciudad ocupara

un lugar destacado entre los puertos mediterráneos del litoral andaluz en la tardoantigüedad y la etapa andalusí (Fig. 1).

En las páginas que siguen se hará hincapié en dicha función de enlace con el Norte de África y en las repercusiones que tendría sobre el desarrollo urbano y la consolidación demográfica de la zona entre los siglos VI y X, analizándose los diversos acontecimientos que se sucedieron en la región del Estrecho como consecuencia de dicha función y haciendo algunas propuestas que el análisis de las fuentes escritas y el registro arqueológico permiten emitir en relación con la citada actividad portuaria de Algeciras.

2. CARACTERÍSTICAS OROGRÁFICAS DE ALGECIRAS Y DE SU ENTORNO

Algeciras y su entorno inmediato presentan una serie de características que son inherentes a los espacios litorales que recibieron asenta-

mientos humanos y, por tanto desarrollaron enclaves portuarios, desde, al menos, la época fenopúnica: existencia de un río navegable, de una colina cercana al mar y rodeada por dicho río, de una isla situada cerca de la costa, de tierras potencialmente fértiles, de bosques que permitían un seguro aprovisionamiento de leña y madera, etc... En el caso que nos ocupa se podrían añadir otros condicionantes, de naturaleza geoestratégica, que sin duda, vinieron a incrementar el atractivo de este lugar para ser ocupado en la Antigüedad por contingentes indígenas o por colonizadores llegados del Mediterráneo oriental y en el Medievo por los primeros grupos de árabe-beréberes o las dinastías africanas que en los siglos XI, XII y XIII desembarcaron en la ciudad. Estos condicionantes eran la proximidad de la costa nor-afriicana, la disponibilidad de aguas abrigadas y la privilegiada situación del enclave que permitía contar con un excepcional puesto de vigilancia sobre la bocana oriental del Estrecho. En época islámica habría que añadir, como refieren al-Idrīsī e Ibn Sa'īd ai-Magribī, que Algeciras se hallaba situada «en el centro de las ciudades del litoral (andalusí)»¹, siendo el punto donde se iniciaban las principales rutas terrestres y marítimas que conducían a Sevilla, Córdoba, Málaga y Granada².

La ciudad, en la antigüedad y el medievo, ocupaba una terraza marina que presentaba un buzamiento en dirección (oeste-este) con alturas que oscilan entre los 23 metros en el flanco occidental y los 12 metros en el oriental³. Dicha terraza, rodeada por el mar – frente oriental – y el curso del río de la Miel – frentes norte y noroccidental –, estaba flanqueada por un pronunciado escarpe en los frentes marítimo y fluvial, ofreciendo un acceso más fácil por sus fachadas oeste y sur. Por otra lado, la isla que se alzaba a unos 700 metros de la desembocadura del río y que se elevaba por encima del nivel del mar unos 10 metros en su



Figura 1 – Situación de la ciudad de Algeciras con respecto al Estrecho de Gibraltar y Ceuta (Mapa del Instituto Geográfico Nacional. Escala 1:200.000. Provincia de Cádiz, 1997)

altura máxima, representaba un excelente puesto de vigilancia y un reducto defensivo en caso de necesidad. Dos líneas de arrecifes, situadas longitudinalmente al norte y sur de la citada isla, hacían la función de rompeolas natural posibilitando la existencia de un espacio de aguas abrigadas al pie de la ciudad y frente a la embocadura del río. Trabajamos con la hipótesis de que hasta, al menos el siglo VIII, la zona baja que se extendía al norte del río, donde, entre los siglos X y XIII se estableció el que hemos denominado arrabal de la Atarazanas, estuviera ocupada por un amplio estuario que, a modo de espacio portuario, se usara como seguro y abri-

gado fondeadero (Fig. 2) Este estuario se fue colmatando con los materiales transportados por las avenidas (formación de *suelos alóctonos*) al mismo tiempo que la tala de los bosques incrementó el proceso de erosión y de arrastre de tierras hacia el curso bajo del río⁴. Lo cierto es que entre los siglos VII y X, este estuario fue desapareciendo dando lugar a un espacio primero de marismas y después de tierras de labor (actual vega del río de la Miel), en el que se encauzó la corriente del río formando diversos meandros.

Fue sobre la superficie de la terraza que se elevaba al sur del río, cuya extensión alcanza las 12 Ha., donde se estableció el primer asentamiento – hasta ahora documentado – en época republicana⁵, que tuvo continuidad entre los siglos I y VI d.C. y el período andalusí. Estos asentamientos hay que relacionarlos con la privilegiada situación de la terraza con respecto a su entorno inmediato, con la presencia, a sus pies, del excelente puerto natural que constituía el curso bajo del río de la Miel y con la existencia de tierras de cultivo y de colinas cubiertas de abundante arbolado. Las estructuras de época romana conservadas y los testimonios aportados por recientes intervenciones arqueológicas, permiten asegurar que en el sector de menor cota de la terraza – colindantes con el mar y el cauce bajo del río – se hal-

labla situada la zona industrial (factorías de salazón), mientras que en la parte mas elevada de la misma se ubicaría la acrópolis. La necrópolis altoimperial se ha localizado en un altozano situado en la orilla opuesta del río⁶. Este esquema urbano sufriría algunos cambios con la llegada de los árabe-beréberes. Las estructuras pertenecientes a la amplia factoria de salazón ya estaban abandonadas cuando desembarcaron los musulmanes (algunas de las piletas se habían amortizado en el siglo I y las restantes en las primeras décadas del VI). En cambio, la zona áulica (antigua acrópolis) continuó ejerciendo parecida función al ser utilizada como asiento de la Dār al-Imāra. El centro de la terraza, donde se localiza una pequeña colina, fue, en época islámica, el lugar elegido

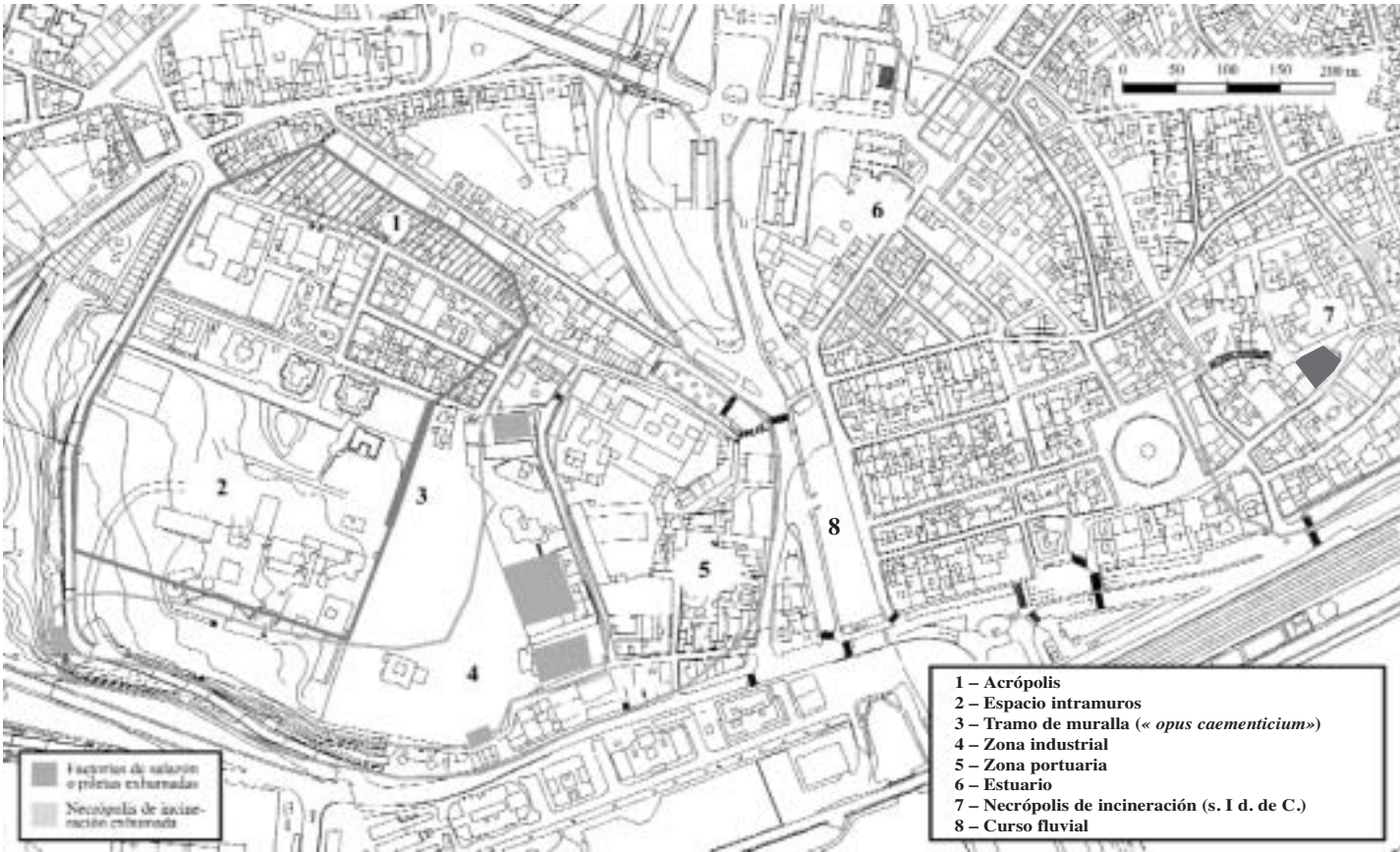


Figura 2 – Restitución hipotética de los espacios urbanizados de Iulia Traducta y la zona portuaria fluvial hacia el siglo VI d. C.

para la edificación de la mezquita aljama de la ciudad, si damos crédito a los testimonios recogidos por las fuentes árabes. El espacio urbano quedó definitivamente delimitado cuando se rodeó la nueva ciudad con una muralla a mediados del siglo IX.

En cuanto al ámbito periurbano, desconocemos sus características en época romano-bizantina, aunque dando por cierta la existencia del estuario en el curso bajo del río de la Miel, la vega que se documenta en los siglos andalusíes o no se había aún formado, o era de muy reducida extensión. A partir del siglo X, las fuentes árabes son bastante explícitas en la descripción de la ciudad y de su entorno. Una extensa vega que ocupaba el valle del río hasta una distancia de aproximadamente tres kilómetros de su desembocadura y unas colinas cubiertas de arbolado en las cercanías, completaban el paisaje inmediato a la ciudad.

3. DE IULIA TRADUCTA A AL-ĠAZĠIRA AL-JADRĀ

Los avances realizados en los últimos años, proporcionados por el registro arqueológico y la revisión de las fuentes árabes que relatan los prolegómenos de la invasión árabe-beréber, han permitido ampliar extraordinariamente el «corpus» de conocimientos que teníamos de la ciudad con anterioridad al año 711. Y, lo que es más importante, ha reducido el espacio temporal que existía entre la última ocupación documentada en época tardorromana y la fundación de *al-ĠazĠira al-jadrĀ* en la segunda década del siglo VIII. Con los datos que hoy poseemos estamos en condiciones de afirmar que la ciudad portuaria que las fuentes clásicas denominan *Iulia Traducta* y que sitúan entre *Carteia* y *Mellaria*⁷, se hallaba emplazada sobre la terraza costera, rodeada por el río de la Miel, donde más tarde se alzaría la Algeciras andalusí⁸.

Pero será el período que abarca las centurias VI y VII, es decir los siglos transicionales entre el mundo antiguo y la implantación del Islam en la Península Ibérica, lo que ciertamente nos interesa para poder aproximarnos a la génesis de la Algeciras islámica. ¿Cómo se efectúa el tránsito entre la ciudad tardoantigua y la *madīna* yazirí? ¿Hubo continuidad de algunos elementos urbanísticos de *Iulia Traducta* en la ciudad islámica? Son preguntas que ya han sido motivo de investigación con carácter general, pero que ahora intentaremos responder para el caso concreto de *Iulia Traducta* / *al-ĠazĠira al-jadrĀ*.

En el año 1998, en el transcurso de una intervención arqueológica de urgencia realizada en la calle San Nicolás, nº 1, se documentó un nivel de ocupación de época bizantina con una cronología que abarca desde mediados del siglo VI hasta primeras décadas del siglo VII. Este excepcional descubrimiento ha servido para alargar en casi dos siglos el conocimiento que se tenía de la Algeciras tardoantigua⁹, al mismo tiempo que ha venido a confirmar los planteamientos teóricos sobre los asentamientos bizantinos en el área del Estrecho realizados, entre otros, por L. A. García Moreno. En el año 2001 se excavó un extenso solar en los números 3 y 5 de la misma calle donde se exhumó medio centenar de piletas, algunas de ellas formando parte de un único complejo fabril, con patio central, pozo para abastecimiento de agua y otras dependencias anejas (Lám. 1). También se recuperó abundante material cerámico y numismático¹⁰, como en el solar nº 1, también en éste las piletas estaban amortizadas por materiales de la primera mitad del siglo VI.

De forma resumida¹¹ se puede decir que en los solares nº 1, 3 y 5 de la calle San Nicolás se localizó un nivel arqueológico que amortizaba las estructuras de una extensa factoría de salazón activa entre los siglos I y VI d.C., y compuesto por un depósito de coloración muy oscura, con abundante ceniza, que contenía materiales muebles cerámicos y numismáticos. En concreto se recuperaron restos de materiales constructivos (*tegulae*, ímbrices, ladrillos y mampuestos calizos de tamaño medio), ánforas fragmentadas sobre un suelo de tierra batida del tipo Keay LXI – contenedor de aceite de procedencia norteafricana –, fragmentos de ánforas originarias del Mediterráneo Oriental (Keay LIII) (Lám. 2) y un ejemplar completo del tipo *late roman unguentaria*, procedente de la zona anatólica (Lám. 3). En lo que se refiere a cerámica de mesa, se exhumaron numerosos fragmentos de *terra sigillata* africana D de las formas Hayes 99 y 104 (Lám. 4) y cerámica de cocina. La cronología que aporta el tipo de cerámica remite a mediados del siglo VI, dato que viene reforzado por la presencia de varios *nummi*, entre los que destaca uno perteneciente a Justiniano I, acuñado en Cartago¹². En los números 3 y 5 de la citada calle se exhumaron, en los niveles de amortización de las piletas, varias lucernas paleocristianas datadas entre los siglos VI y VII. Destaca un ejemplar completo decorado con un crismón (Lám. 5) y otro con una escena de caza. De gran interés fue el hallazgo, en el transcurso de las obras del edificio Cristina II, de un vaso de bronce de uso litúrgico fechado en el siglo VII, así como los restos de una tumba de inhumación en el solar del edificio Cristina IV, cuyo ajuar estaba compuesto por dos puntas de lanza, un regatón, una hojita de cuchillo y un plato de *terra sigillata* africana D¹³.



Lám. 1 – Factoría de salazón de pescado (siglos I-VI d.C.) hallada en el solar nº 3 y 5 de la calle San Nicolás de Algeciras. Complejo fabril casi completo con patio central, piletas, pozo para abastecimiento de agua y edificios anejos (Fotografía proporcionada por «Figlina S. L.»)



Lám. 2 – Fragmento de ánfora oriental hallada en los niveles de amortización de las piletas en el solar nº 3-5 de la calle San Nicolás. Museo Municipal de Algeciras. Nº de Inv. 2.418



Lám. 3 – Ungüentario de importación procedente del Mediterráneo Oriental hallado en el solar nº 3-5 de la calle San Nicolás. Museo Municipal de Algeciras



Lám. 4 – Fragmento de *terra sigillata* africana con decoración impresa constituida por un león rampante. Fue hallada en el solar nº 3-5 de la calle San Nicolás. Museo Municipal de Algeciras. Nº de Inv. 2.363



Lám. 5 – Lucerna paleocristiana con crismón (siglos VI-VII d.C.). Fue hallada en la calle San Nicolás, nº 3-5. Museo Municipal de Algeciras. Nº de Inv. 2.346

Estos datos aportados en los últimos años por la arqueología hay que ponerlos en relación con los recogidos por las fuentes y con los estudios que sobre la presencia bizantina en los entornos del Estrecho de Gibraltar, se han realizado hasta el momento y que permiten vincular la *Septem* bizantina, de la costa africana, con la *Iulia Traducta* de la costa española. En opinión de L. A. García Moreno, en *Iulia Traducta* podría encontrarse uno de los puertos de concentración naval de los «imperiales», cuya misión sería «la vigilancia del tránsito del Estrecho»¹⁴. La importancia que para Bizancio tenía el control del Estrecho queda patente con la formación por Mauricio de un único distrito militar y administrativo con Ceuta y las posesiones en suelo ibérico y las Baleares, como provincia de Mauritania II y bajo el mando de un nuevo *magister militum*¹⁵. En la zona del Estrecho, *Septem* y *Iulia Traducta* serían – como lo son hoy – los dos ejes sobre los que girarían la actividad comercial desde una y otra orilla y el control del brazo de mar situado entre ambos enclaves. Pero si bien la continuidad del poblamiento está documentada hasta, al menos, las primeras décadas del siglo VII, desconocemos cómo se desarrolló este poblamiento a lo largo de la segunda mitad de dicho siglo y cómo se estructuró la implantación árabe-beréber sobre la hipotética población que aún se hallaba establecida en el solar de *Iulia Traducta*¹⁶. Para intentar responder a esas preguntas es necesario que volvamos a los trabajos de L. A. García Moreno y a lo que aconteció en el Norte de África entre los años 685 – fecha de la segunda toma de Cartago por los ejércitos musulmanes – y el desembarco de Ṭāriq en la Bahía de Algeciras en la primavera del año 711.

De acuerdo con lo recogido por las fuentes árabes, en el año 685 el ejército musulmán logró conquistar por segunda vez la capital bizantina en el Norte de África, lo que provocó la huida de sus habitantes. Este acontecimiento debió repre-

sentar una quiebra en el sistema de comunicaciones marítimas establecido entre Bizancio y el occidente mediterráneo y una caída en las actividades comerciales que repercutiría en las dos bases navales bizantinas situadas en el extremo occidental del Mediterráneo, *Septem e Iulia Traducta*. Tras un breve período en el que los «imperiales» recuperaron Cartago, la ciudad cayó definitivamente del lado musulmán en el año 698, conquistada por las tropas de Ḥasān Ibn al-Nu'mān¹⁷. A partir de este momento, rotas las comunicaciones con Bizancio, Ceuta se va a convertir en el puerto de concentración de una flota bizantina que actuará de manera autónoma frente al peligro que representaba la expansión musulmana hacia la zona del Estrecho. Esta última etapa del epígono poder bizantino en la región, pudo estar asentada sobre un gobierno conjunto de ambas orillas del Estrecho, bien autónomo, bien dependiente del reino visigodo¹⁸, hasta la toma de Ceuta por los árabe-beréberes y el posterior desembarco en *Iulia Traducta*. Compartimos la opinión de L. A. García Moreno cuando apunta que «a principios del siglo VIII pudo haberse constituido una *comitiva Iuliana*¹⁹ que abarcase bajo su jurisdicción un territorio a caballo de ambas orillas del Estrecho, con sedes principales en *Iulia Traducta* (Algeciras) y *Septem* (Ceuta). Dicho condado podría haber sido el resultado de la búsqueda del apoyo visigodo por parte del último gobernador bizantino del *exercitus Septensianorum* ante el avance islámico y el definitivo derrumbe del Exarcado tras la tercera conquista musulmana de Cartago²⁰. La existencia de una «marca» o provincia con capital en *Iulia Traducta* gobernada por Julián²¹, se desprende del texto de al-Maqqarī que relata los prolegómenos del encuentro entre los ejércitos musulmán y visigodo en las cercanías de la Laguna de la Janda. Escribe el cronista: «Con ellos estaba Julián que había obtenido carta de

seguridad con sus tropas y gente de la provincia de su mando, que indicaban a los musulmanes los puntos más vulnerables y les servían de espías»²².

Si damos por cierta esta propuesta, a la llegada de los musulmanes a las costas del Estrecho, entre los años 706 y 708, Ceuta, Algeciras y los territorios que dependían de ambas ciudades, formaban una circunscripción única que se hallaba bajo la autoridad del antiguo *comes* bizantino Julián. Todo el proceso que desemboca en la alianza de Julián con el gobernador Mūsá, en la decisión de éste de invadir *Spania* y en el apoyo prestado por el Conde en la conducción de las tropas de Ṭāriq a la orilla norte del Estrecho, es un tema suficientemente analizado por la historiografía y que no aporta ninguna noticia de interés para el conocimiento de Algeciras en los momentos de la invasión. Por tanto, vamos a centrar nuestro estudio en aquellas referencias que hacen las fuentes árabes de manera directa a la primera ciudad fundada por los árabes en al-Andalus con el nombre de *al-ʿAzīra al-jadrā*²³.

Pero, ¿qué quedaba de la *Iulia Traducta* mencionada en los párrafos anteriores, cuando tomó posesión de ella el general Ṭāriq? ¿Quiénes la habitaban, y en qué número, y que funciones continuaba desempeñando? Las primeras noticias que aportan las fuentes árabes son bastante precisas. Para algunos autores árabes, que la existencia de Algeciras es anterior a la fundación de la ciudad por los árabe-beréberes no ofrece dudas. El *Dikr* hace referencia a Algeciras diciendo que «es una ciudad fundada en la antigüedad por los primitivos habitantes de al-Andalus»²⁴. Los *Abjār Maʾmūʿa* dicen que una vez desembarcado Ṭārif en la costa de al-Andalus en el año 710, «se dirigió en algará contra Algeciras, hizo muchos cautivos, como ni Muḥa ni sus compañeros los habían visto semejantes, recogió mucho botín y regresó sano y salvo»²⁵. Al-Maqqarī repite el mismo texto, pero añade que, según otros (cronistas), entró Abū Zūrʿa con tres mil hombres «y dirigiéndose hacia Algeciras, sus habitantes huieron de ella. Casi toda la incendiaron, quemando una iglesia grande que tenían»²⁶, cogieron unos pocos prisioneros, mataron a otros y se volvieron»²⁷. La Crónica de 1344 relata con mayor precisión la expedición de Ṭārif contra Algeciras, aunque adornada con algunos detalles a todas luces legendarios. Dice el texto que «en un día de jueves por la mañana, quando quebrava el alba, entró su gente por la villa de Algezira Talhadra. E esto fue tan calladamente que nunca los de la villa sopieron nada sinon quando los de la villa los vieron consigo. E tantos entraron en la villa que mandó Tariffe a cavalleros sabios que estuviesen a las puertas e que matasen a quantos quisiesen salir... E ellos tanto eran de acuçiosos de matar en ellos que todos fuyan a las casas altas e a las torres los mas que podian... E tanto faze Tariffe e los suyos que, ante de medio día, fue toda la villa librada de los christianos...»²⁸.

De nuevo vuelven a mencionarse los habitantes de Algeciras cuando, en la primavera siguiente, Ṭāriq, con un ejército de beréberes y en cuatro barcos proporcionados por Julián, acomete la definitiva invasión de *Spania*. Muy preciso es el texto de Ibn ʿAbd al-Ḥakam en lo referente al desembarco de los árabe-beréberes y a la descripción de la bahía de Algeciras. Dice este cronista que «por la noche, las embarcaciones volvieron a por los que quedaban (en Ceuta) y los transportaron

hasta el último. Los españoles no se habían dado cuenta, creían que los barcos iban y venían, como otras veces, por razones comerciales... Julián, al igual que los comerciantes que le acompañaban, se quedó en al-Jadra...»²⁹. Ibn 'Idārī, añade que «había a la sazón a la falda del monte (de Gibraltar) vigías de Algecira al-Hadra»³⁰, Al-Maqqarī da por cierto que Algeciras era una ciudad con actividad portuaria cuando fue tomada por Ṭāriq. Refiere este cronista que «Ṭāriq escribió a Mūsā pidiéndole tropas y poniendo en su conocimiento que había conquistado Algeciras, puerto de Espaha, y dominado el paso del Estrecho...»³¹. Estos textos son muy esclarecedores, sobre todo si los ponemos en relación con los que relatan la expedición de Ṭārif, un año antes. Cotejar sus contenidos nos permite exponer las siguientes conclusiones:

- a) La existencia de una ciudad portuaria desde la que se hacían frecuentes intercambios comerciales con la costa africana, ciudad que poseería algún tipo de guarnición que obligó a Ṭāriq a desviar el desembarco hacia el abrupto litoral del Peñón de Gibraltar, donde había situados algunos vigías puestos allí por las autoridades de Algeciras. Es muy posible que, aunque Julián se inclinara del lado musulmán, los habitantes de su antigua posesión de *Iulia Traducta* siguieran fieles a las autoridades visigodas, de ahí que estuviesen esperando un ataque proveniente de Ceuta. Según Ibn al-Kardabūš, «(Ṭāriq) encontró algunos cristianos apostados en un lugar bajo de la costa en el que había decidido el desembarco a tierra firme, pero ellos se lo impidieron³². Él, entonces, se apartó de allí durante la noche hacia un lugar abrupto... (Gibraltar, al otro lado de la bahía)»³³.
- b) La mención explícita de una iglesia – incendiada por los hombres de Ṭārif en el 710 –, la noticia dada por Ibn 'Abd al-Ḥakam de que Julián quedó en al-Jadra con los comerciantes que le acompañaban³⁴ y el nombramiento de Julián como gobernador de la ciudad recién ocupada, demuestran que *Iulia Traducta* era algo más que una ciudad yerma cuando desembarcaron en el *Ġabal Ṭāriq* las tropas beréberes. Torres Balbás, que en su libro sobre Ciudades hispanomusulmanas defendía la hipótesis de que, a diferencia de las ciudades de Oriente, en al-Andalus no hubo continuidad de las ciudades clásicas en las musulmanas³⁵, cree que en el caso de Algeciras, «la gran ruina de *Car-teia* explicaría que los musulmanes no se estableciesen en ella, abandonándola por Algeciras, pequeña ciudad romana – *Portus Albus* o *Iulia Transducta* – que tal vez pasase a sus manos casi intacta»³⁶.

En cuanto a la ubicación de *Iulia Traducta*, no existen dudas. Aceptada la continuidad del asentamiento preislámico, la ciudad – no sabemos de que entidad – con que se encuentran los árabe-beréberes, se hallaba situada sobre la terraza costera donde luego se formó la *madīna* o Villa Vieja de Algeciras, al sur del río de la Miel y frente a la isla que las fuentes denominan de Umm Ḥakīm.

4. PROCESO DE ISLAMIZACION Y DESARROLLO URBANO-PORTUARIO DE ALGECIRAS

Una vez lograda la victoria del Guadalete o de la Janda, las fuerzas árabe-beréberes continuaron la marcha hacia el norte, quedando en Algeciras un destacamento armado con el fin de defender aquel puerto que representaba una excelente cabeza de puente si llegaba el momento de retornar precipitadamente a África. Es muy posible que Julián permaneciera al frente de esta fuerza militar, pues fue él quien recibió a Mūsā en la primavera del 712 cuando cruzó el Estrecho y desembarcó en el puerto algecireño³⁷. En Algeciras pasó Mūsā Ibn Nuṣayr varios días descansando y esperando que cruzara el resto de las fuerzas expedicionarias que traía consigo. Antes de la partida, reunió a todas las banderas de los comandantes árabes en una asamblea que no se disolvió sin antes haber señalado el trazado fundacional (*taḥṭīṭ*) escogiéndolo para mezquita³⁸. Aquella mezquita se llamó Mezquita de las Banderas en recuerdo de aquel acontecimiento³⁹. Para Pedro Chalmeta el trazado y la fundación de una mezquita, como primera acción de Mūsā al pisar tierra europea, representa el acta fundacional de *al-Ġazīra al-jadrā'*, primera ciudad erigida por los musulmanes en al-Andalus.

Si damos por cierta la noticia sobre la fundación de la mezquita por Mūsā y la construcción de la mezquita aljama de la ciudad en tiempos de Abd al-Raḥmān I, hemos de deducir que, en momentos muy cercanos a la invasión, ya existía un centro administrativo y religioso de cierta importancia sobre la terraza situada al sur del río de la Miel, que en opinión de Christine Mazzoli-Guintard, «constituye, frente a la atonía de la vida urbana del litoral andalusí una excepción⁴⁰. Si a esto añadimos que está documentada la presencia de un gobernador en la ciudad en el 740⁴¹ y de un cadí – uno de los principales agentes de isla-

Figura 3 – La cora de Algeciras (siglos IX-X)

El fracaso de ambos nombramientos debió ser lo que impulsó a 'Abd al-Raḥmān I a situar en el cargo de gobernador de Algeciras a un hombre de su entera confianza que le había dado muestras de fidelidad en varias ocasiones, como era Yaḥyā Ibn katir⁴⁷. Este beréber, de familia muy arabizada y vinculada a los Banū Kināna⁴⁸, había entrado en al-Andalus con el ejército de Ṭāriq, asentándose en Algeciras, donde, al parecer se dedicó con bastante éxito al comercio marítimo⁴⁹.

Los últimos años de 'Abd al-Raḥmān I y el breve emirato de Hišām I representaron un período de relativa calma, sobre todo en los distritos meridionales⁵⁰. El equilibrio que logró «el Inmigrado» entre las distintas facciones árabes *qysíes* y *yemeníes* y los beréberes, la llegada de miembros de su familia que colaboraron en la organización y el afianzamiento del Estado Omeya, y la prosperidad económica, habían logrado traer la calma a una sociedad tan convulsa como había sido la del primer siglo del Islam andalusí.

Muy poco sabemos de lo acontecido en Algeciras en las primeras décadas del siglo IX, lo que indica – dada la vinculación existente en aquellos años entre noticias y rebeliones – que la cora de *al-ʿAzīra al-jadrā'* gozó durante un largo período de tiempo de los beneficios de la paz, lo que favoreció el afianzamiento de la vida urbana, el desarrollo de la actividad comercial y el incremento de una población que no cabe duda – como más tarde diría al-Rāzī – vivía desahogadamente «de las bondades del mar y de la tierra»⁵¹. Por Algeciras entró en al-Andalus la doctrina mālikí, no en vano era algecireño su principal valedor, Yaḥyā Ibn Yaḥyá, pero por Algeciras también debió entrar la herejía que tantos disturbios había provocado en el Magreb y que pronto representó también un problema para los *wālī*-s y emires de al-Andalus: el jāriyismo⁵².

Durante el emirato de al-Ḥakam, entre los años 798 y 818⁵³, por tanto, antes de la «Revuelta del Arrabal», se produjo un levantamiento en Algeciras protagonizado por beréberes seguidores de la secta jāriy⁵⁴. Según Ibn al-Qūtiyya, el poeta algecireño 'Abbās Ibn Nāṣiḥ fue el que animó al emir, por medio de un poema⁵⁵, a reprimir a los jāriyíes que habían surgido en su ciudad natal antes de que la revuelta tomara mayores proporciones. El propio emir marchó contra Algeciras al frente de un ejército, acampó a las puertas de la ciudad y actuó con dureza pasando a cuchillo a la mayor parte de la población⁵⁶.

Pero otros acontecimientos, en los que de alguna manera se vio involucrada la ciudad de Algeciras, se fueron desarrollando entretanto discurrían los emiratos de 'Abd al-Raḥmān II y de su hijo Muḥammad I. Vamos a centrar nuestra atención en uno de ellos: el ataque normando a la ciudad documentado en el año 859.

En esa fecha una flota formada por sesenta bajeles que procedía de la isla de Thanet y venía mandada por un jefe vikingo de nombre Hastein⁵⁷, arribó a la bahía de Algeciras⁵⁸ después de haber tenido un primer encuentro con la escuadra musulmana cerca de la costa del Algarbe⁵⁹. Según Ibn 'idārī se apoderaron de la ciudad e incendiaron la mezquita aljama⁶⁰. Ibn al-Atīr añade que, antes de entrar en la ciudad, acamparon alrededor de ella para, desde allí, entablar la batalla⁶¹. También refiere este autor que «incendiaron la gran mezquita». Al-Ḥimyarī – siguiendo a al-Idrīsī –

asegura que la Mezquita de las Banderas de Algeciras recibió ese nombre porque los normandos colocaron en ella sus enseñas cuando asaltaron la ciudad⁶². Añade este compilador que los bastidores de una de las puertas de la citada mezquita se hicieron con la madera de los barcos normando capturados. De lo expresado por al-Ḥimyarī se puede deducir que los musulmanes de Algeciras o de su entorno reaccionaron frente el ataque de los nórdicos logrando expulsarles de la ciudad no sin antes haberles causado algunas bajas. Según la Crónica General de España, los normandos «combatieronla tres días, et prisieronla, et quemaronla, et levaron grant aver»⁶³. De acuerdo con esta noticia, los normandos estuvieron tres días saqueando la ciudad. Es muy posible que, pasada la sorpresa inicial, los habitantes de Algeciras huidos a los montes cercanos solicitaran la ayuda del *ʿund* establecido en las comarcas colindantes con la cora de Sidonia, y que fueran hombres de a caballo de este cuerpo armado los que expulsaran a los vikingos. Desde la bahía de Algeciras, la escuadra vikinga se dirigió a la costa magrebí, desembarcando en la bahía de Alhucemas y saqueando durante ocho días la ciudad de Nakūr⁶⁴.

Del relato precedente se pueden deducir algunas consideraciones en relación con Algeciras.

- a) Se constata la debilidad de las estructuras defensivas de la ciudad, si es que las había, a mediados del siglo IX: los normandos entraron sin dificultad en la población, como unos años antes habían entrado en Sevilla. Al menos las fuentes árabes y cristianas que hacen mención a este suceso no señalan que los musulmanes se aprestaran a ningún tipo de defensa.
- b) A diferencia del primer ataque, en esta ocasión las costas meridionales estaban

vigiladas por una escuadra, aunque aún no representara una fuerza suficientemente considerable como para poner en retirada a los sesenta y dos bajeles normandos que arribaron a las costas del Algarbe⁶⁵.

- c) La acción depredatoria de los normandos debió influir en la decisión del poder central de acometer la construcción de recintos defensivos en torno a las ciudades costeras o fluviales que, como Algeciras y Sevilla⁶⁶, estaban más expuestas a las agresiones exteriores. Según Ibn Hayyān, las murallas de Algeciras fueron edificadas (o reconstruidas) durante el emirato de Muḥammad I⁶⁷, es decir entre los años 852 y 886, aunque es muy posible que su reconstrucción fuera ordenada después del ataque normando del 859.

Otro aspecto que se puede inferir de lo relatado anteriormente, es – y sigo en este punto a Christine Mazzoli⁶⁸ –, el escaso nivel de urbanización que se detecta en la zona meridional de al-Andalus y que posibilitaba los saqueos de ciudades, a primera vista importantes, durante siete o más días, sin que las fuentes den noticias de una lógica e inmediata reacción de sus habitantes. Sin embargo, en el caso de Algeciras, una ciudad portuaria de alto valor estratégico para el poder central, las cosas serían distintas. Esta *madīna* era, a mediados del siglo IX, un espacio urbanizado, con una población estable, con suficientes riquezas como para atraer a los normandos buscadores de botín, pero carente aún de los adecuados sistemas de defensa dinámica y, sobre todo, estática. La existencia de una mezquita desde mediados del siglo VIII, de, al menos, otra mezquita menor, la temprana presencia de cadíes y reconocidos ulemas⁶⁹, la existencia de una actividad mercantil en la ciudad documentada a principios del siglo IX⁷⁰, el nombramiento de

gobernadores desde los años siguientes a la invasión, etc..., demuestran que el proceso de desarrollo urbano y de islamización estaba ya muy avanzado cuando los normandos asaltaron la ciudad. ¿Cómo explicar la facilidad con la que éstos invadieron la población y permanecieron en ella varios días saqueándola sin que se produjera la reacción de sus habitantes hasta pasadas varias jornadas? La respuesta hay que buscarla en la inexistencia de un recinto defensivo o, en caso de que lo hubiera de origen romano-bizantino, su extrema debilidad y abandono, lo que lo convertía en un medio de defensa ineficaz a la hora de resistir, incluso, un breve asedio. También en la escasa atención prestada por el Estado a una zona que, desde el emirato de 'Abd al-Raḥmān I, había gozado de una relativa calma mientras que se dedicaban los esfuerzos militares a otras regiones de al-Andalus más conflictivas. Y por último habría que señalar que los musulmanes asentados en el litoral meridional se enfrentaban a un ejército numeroso, experimentado, acostumbrado a los saqueos y a la destrucción del enemigo – generalmente civil – y que atacaba por sorpresa ciudades portuarias que, hasta ese momento, no habían sufrido invasiones armadas venidas desde el mar⁷¹.

En resumen, se puede afirmar que a mediados del siglo IX Algeciras se hallaba en pleno proceso de urbanización, de islamización de la sociedad y de desarrollo demográfico y económico, paralelo al afianzamiento del poder político del Estado Omeya logrado durante los emiratos de 'Abd al-Raḥmān II y Muḥammad I. Dicho proceso queda patente en las diversas fuentes geográficas, históricas, literarias y jurídicas que se conservan sobre este período de la historia de al-Andalus. Y aunque el ataque normando pudo paralizar momentáneamente esta evolución positiva de la ciudad, lo cierto es que nada nos induce a pensar que no continuara desarrollándose hasta las décadas finales del siglo IX, cuando una serie de circunstancias – todavía no totalmente esclarecidas – iban a producir un rápido proceso de desorganización del Estado, la pérdida del control de algunas regiones y la aparición de tendencias centrífugas que se plasmaron en la eclosión de disidencias locales que lograron poner en crisis la realidad política configurada en los dos siglos anteriores.

5. CONFIGURACIÓN URBANA DE *AI-ŶAZĪRA AI-JADRĀ'*

Gracias a uno de los planos levantados por el ingeniero militar Jorge Próspero de Verboon entre 1724 y 1736⁷², podemos conocer con exactitud la traza del recinto de la *madīna* algecireña, el cual se adapta a los bordes de la meseta que se halla rodeada por el mar y el curso bajo del río de la Miel (Fig. 4). Presentaba la forma de un polígono irregular. Por sus frentes oeste, este y norte, la muralla era continuación del acantilado o escarpe marítimo-fluvial, mientras que por su lado meridional el desnivel se suavizaba, permitiendo el acceso, sin grandes dificultades, hasta el pie de la cerca. El perímetro total del recinto de la *madīna* andalusí era de 1.482 metros, siendo la superficie de la zona delimitada por la muralla de 12 Há. A principios del siglo XIX, Robert Semple nos dejó la siguiente descripción de la Villa Vieja algeci-

reña: «De la (villa) fundada por los moros en la primera invasión, todavía restan algunas ruinas al sur de la ciudad, pasado el río (de la Miel), consistentes en sólidas bases de torres cuadradas, algunos restos de murallas a intervalos regulares y en algunos lugares las formas de los fosos. Una torre vieja, que cerca del mar se conserva intacta y sigue prestando servicio, completa por el sur esta fortaleza mora, que termina al borde de un pequeño barranco en cuyo fondo corre un arroyuelo, seco en verano. Todo este conjunto forma un cuadrilátero sobre una eminencia del terreno defendido a este lado por el dicho arroyuelo; al otro, por el arroyo o río de Algeciras; al del mar, por una altura de cerca de treinta pies; y al de las montañas, por un terreno irregular, que está más fuertemente edificado»⁷³.

Cuatro puertas permitían el ingreso a la *madīna* algecireña: la Puerta de Tarifa y la del Fonsario o Cementerio en el frente sur, la Puerta de Jerez en el frente oeste y la Puerta del Mar en el frente norte. Además existía un postigo en los alrededores de la puerta del Fonsario. Tres de ellas son mencionadas por el Idrīsī⁷⁴ y, en el siglo XIV, por el compilador al-Himyarī, el cual dice que *entre las puertas de Algeciras están, al Oeste, la gran puerta llamada Bab Hamza; al Sur, la puerta del Portillón y,*

*al Norte (sic.), la puerta llamada Bab Tarafa*⁷⁵. También son mencionadas por la Crónica de Alfonso XI, aunque con nombres castellanizados. De las puertas citadas, tan sólo han llegado a la actualidad los vestigios de una de ellas⁷⁶.

En cuanto a la morfología de la ciudad, en el centro del espacio urbanizado se alzaba la mezquita aljama⁷⁷ y en el ángulo suroeste – a caballo de la muralla – el alcázar. En su entorno se disponían las manzanas de casas separadas por calles estrechas y adarves, destacando algunos edificios – citados por las fuentes árabes – como unos baños, otras mezquitas menores (Mezquita de las Banderas – *al-Rāyāt* –⁷⁸) y una alhóndiga. Extramuros, al otro lado del río, se

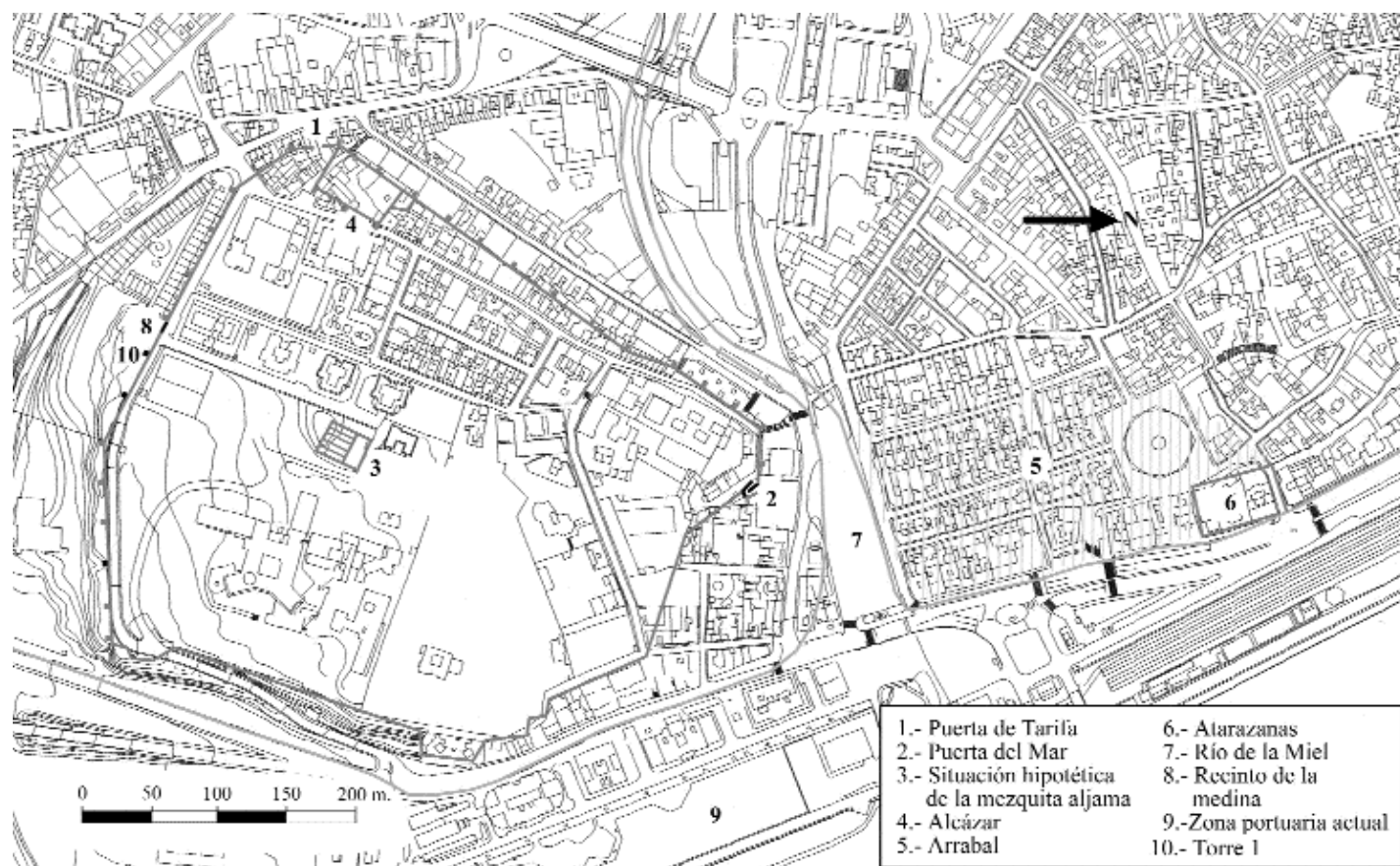


Figura 4 – Plano esquemático de Algeciras con el arrabal norte y las atarazanas a principios del siglo X



Lám. 6 – Torre de flanqueo de planta cuadrada de la medina de Algeciras (Torre 1 del plano). En la parte inferior izquierda, restos de un horno de cerámica del siglo XIX



Lám. 7 – Arco de la Puerta de las Atarazanas de Algeciras, edificadas en el año 914. Fue demolida a principios del siglo XX (*Catálogo Monumental de la Provincia de Cádiz*, E. Romero de Torres, Madrid, 1934, Lám. CL)

encontraban las atarazanas y el arrabal que se fue formando, muy posiblemente, a partir de la instalación del arsenal a principios del siglo X⁷⁹. Según al-Bakrī (siglo XI), «la ciudad de Algeciras está situada sobre una colina que domina el mar»⁸⁰. Al-Himyarī describe con las siguientes palabras la *madīna* de Algeciras: «Sus murallas siguen exactamente la ribera. Al Este se encuentra un barranco al Oeste, jardines de higueras y arroyos de agua dulce. La ciudadela (alcazaba) se inclina sobre el barranco y constituye una fortaleza muy sólida; sus muros son de piedra... Hay en Algeciras una mezquita aljama de hermosa construcción: consta de cinco naves y está provista de amplio patio y de galerías en su fachada norte. Esta mezquita se encuentra en el centro de la ciudad, en la cima de una colina... Las tiendas se siguen, sin solución de continuidad, desde la mezquita aljama hasta el borde del mar... Cerca de la ciudad se encuentra la desembocadura del río de Algeciras, cuyas orillas están bordeadas de numerosos jardines (huertos)... El puerto ofrece abrigo seguro, incluso durante el invierno... Posee tres temas... En Algeciras se construyen barcos y se realiza comercio de importaciones y exportaciones...»⁸¹.

Extramuros frente a la Puerta del Cementerio, se hallaba la *maqbara* de la Villa Vieja, aún no documentada por la arqueología⁸². Toda la vega del río estaba ocupada por fértiles huertas y almunias, destacando una zona de recreo denominada *al-Naqā* y «un lugar delicioso» conocido como la *Ḥāyibiyya*, posiblemente un palacio mandado edificar por el *ḥāyib* Almanzor cuando residió en la ciudad a finales del siglo X⁸³. Al-Zuhrī (siglo XII) se refiere a Algeciras diciendo «que es una ciudad grande a orillas del Mediterráneo»⁸⁴.

Un edificio de especial relevancia, del que se han conservado vestigios hasta el siglo XX, eran las atarazanas. Fueron mandadas edificar por 'Abd al-Raḥmān III en el año 914 junto a la desembocadura del río de la Miel⁸⁵. El arco apuntado que formaba la puerta de este arsenal, denominado popularmente «Ojo del Muelle», se conservó hasta la segunda década del siglo pasado cuando fue demolido para ampliar una calle (Lám. 7). Sus dimensiones eran 7 metros de anchura por 11 de altura. Un paralelo de esta puerta monumental lo hallamos en Salé, cuya Bāb al-Mrīsa, construida entre 1260 y 1270, responde a los mismos esquemas que la puerta algecireña (gran vano con arco apuntado cuyas dimensiones eran 8,88 m. de anchura por 10,50 m. de altura)⁸⁶.

6. LOS TESTIMONIOS ARQUEOLÓGICOS (SIGLOS VIII-X)

La escasez de testimonios materiales de los tres primeros siglos andalusíes en la ciudad de Algeciras contrasta con la relativa abundancia de datos aportados por las fuentes escritas sobre ese mismo período de tiempo y que, en parte, han sido expuestos en los capítulos precedentes de este trabajo. La temprana islamización de la ciudad, el sostenido desarrollo urbano y la pujanza de la actividad portuaria documentadas en Algeciras desde su fundación en la segunda década del siglo VIII y hasta la entrada de al-Nāṣir en la ciudad en el año 914, es algo que, tras el resultado

de las recientes investigaciones, no ofrece dudas. Sin embargo ese mismo auge urbano ha sido sistemáticamente negado por la arqueología en las diversas intervenciones realizadas en la ciudad en los últimos ocho años, intervenciones que han permitido recuperar un espectacular número de objetos cerámicos, metálicos, óseos y numismáticos de la etapa meriní, así como estructuras defensivas y restos de edificios de la misma época⁸⁷. Este fenómeno no es nuevo en la historia de la investigación de otras ciudades bien documentadas por las fuentes escritas en los primeros siglos andalusíes pero que ofrecen un registro arqueológico de las etapas emiral y califal cuanto menos decepcionante.

En el caso algecireño, las numerosas intervenciones arqueológicas realizadas en los últimos años en la ciudad y los hallazgos casuales – sobre todo los de procedencia submarina –, han posibilitado la recuperación de algunos materiales muebles que se pueden adscribir a época emiral y califal, pero no así de estructuras que, posiblemente arrasadas y expoliadas durante los años de abandono de la ciudad entre 1379 y 1704 ofrecen un panorama ciertamente desolador en una zona – la Villa Vieja – donde el intenso y prolongado poblamiento documentado por las fuentes debería haber proporcionado un mayor testimonio arqueológico de los dos tres primeros siglos de la Algeciras musulmana. Los hallazgos de época emiral y califal realizados hasta el momento en la ciudad y conservados en el Museo Municipal de Algeciras son los siguientes:

- a) Doce feluses de tiempos de la conquista uno de ellos acuñado en Tánger a finales del siglo VII recuperados, diez de ellos en hallazgos casuales realizados en obras de urbanización en la Villa Vieja y dos en contexto arqueológico en el transcurso de sendas intervenciones de urgencia llevadas a cabo una en la Villa Vieja y otra en *al-Binya* (Lám. 8)⁸⁸. La existencia de estas monedas de cobre desde los años siguientes a la invasión hasta mediados del siglo VIII posiblemente acuñadas en talleres móviles que acompañaban a los ejércitos omeyas, parece que está en relación con favorecer las pequeñas transacciones comerciales cotidianas. La llegada de las tropas beréberes que acompañaban a Ṭāriq y luego de los árabes que venían con Musá, trajo consigo una movilización monetaria y, aunque los autores árabes no hablan de ningún pacto entre los habitantes de la orilla norte del Estrecho y los recién llegados⁸⁹, sí podemos imaginar que la nueva situación estuviese acompañada por la introducción de la fiscalidad emergente y de una moneda que serviría para garantizar los acuerdos entre unos y otros, por un lado, y para pagar a los contingentes militares que participaban en la expedición, por otro. Es posible también que una vez producida la definitiva entrada de Mūsā se procediese con gran rapidez a la introducción de la moneda, en su terminología eminentemente fiscal, con el fin de establecer un primer sistema recaudatorio. En todo caso, la relativa abundancia de estos *feluses* en un contexto tan concreto como es la ciudad de Algeciras, refuerza la idea, ya defendida por F. Retamero⁹⁰, de la existencia de un primer mercado constituido al poco de la inva-

sión, seguramente alentado desde el poder estatal, que garantizaría un cierto nivel de intercambios entre los recién llegados y la población indígena o entre el territorio andalusí y el magrebí.

- b) Un «Tesorillo» compuesto por una docena de dirhemes, hallado en el transcurso de unas obras de urbanización en un solar de la calle José Santacana, nº 3-5 (Lám. 9) Entre las monedas recuperadas, dos fueron batidas durante el reinado de 'Abd al-Raḥmān II (año 854); tres durante el reinado de 'Abd al-Raḥmān III, de las cuales dos tienen ceca de Madīnat al-Zahrā', fechadas en 960 y 964 y una de al-Andalus; dos, también acuñadas en la ciudad palatina omeya, de al-Ḥakam II y una de Hišām II⁹¹.



Lám. 8 – Felús hallado en Algeciras y acuñado en Tánger a finales del siglo VII J. C. Museo Municipal de Algeciras. Nº de Inv. 1.805



Lám. 9 – Dirham de 'Abd al-Raḥmān II (año 232 hl/846 J. C.). Formó parte de un tesorillo hallado en la calle José Santacana de Algeciras. Museo Municipal de Algeciras. Nº de Inv. 2.465

c) Procedentes de los fondos antiguos del Museo Municipal, se conservan varios fragmentos de cerámica de época emiral hallados en obras de urbanización de la Villa Nueva, pero sin contexto arqueológico claro. Se trata de fragmentos de galbo y de base con repié anular, entre los que destaca uno que formó parte de un ataífor de paredes curvas con borde plano y algo exvasado y vedrío melado que cubre tanto el anverso como el reverso de la pieza con decoración constituida por chorreones en manganeso. Recientemente se ha documentado un nivel de ocupación emiral en la calle Buen Aire, nº 3, con cerámica pero sin estructuras asociadas.



Lám. 10 – Candil de piquera. Siglo X. Fue hallado en el transcurso de una intervención arqueológica en el nº 4 de la calle General Castaños. Museo Municipal de Algeciras. Nº de Inv. 1.445



Lám. 11 – Candil de bronce. Segunda mitad del siglo X. Museo Municipal de Algeciras. Nº de Inv. 1.453

d) Se ha recuperado un fragmento de ataífor de época califal con decoración en verde y manganeso sobre vedrío blanco, consistente en una cenefa que se dispone sobre la cara interna y que desarrolla una cadeneta de elementos bulbosos. También se ha exhumado, en el nº 4 de la calle General Castaños, un candil de piquera (Lám. 10). La pieza presenta una cazoleta de forma piriforme con carena, piquera corta y robusta. Le falta el gollete y el asa, aunque de ésta se conserva algún resto que permite deducir que estaba aplicada sobre el exterior del gollete. La pasta es de color anaranjado y la cocción oxidante⁹².

e) Una pieza de excepcional valor es el candil de bronce que se expone en el Museo Municipal y que procede de un pecio localizado entre Punta Carnero y la isla de Tarifa (Lám. 11). Fue recuperado del mar por un pescador en el verano de 1999. Tanto por las características morfológicas, con cuerpo aplanado, como por los elementos epigráficos que porta, no hay duda en integrarlo en la producción andalusí de candiles de metal, fechándose en época califal, con bastante seguridad en la segunda mitad del siglo X. La pieza está realizada mediante molde a la cera perdida. Presenta el cuerpo aplanado aunque con cierta tendencia bulbosa que será una de las características del siglo siguiente, sin embargo, la piquera, naviforme, ancha, de lados paralelos y punta roma, muestra algunos caracteres propios, según J. Zozaya de los candiles de época califal. El asidero se sitúa en la parte posterior del cuerpo, del que se separa por una moldura simple de sección triangular, con anillo circular para pasar el dedo. Se remata con una placa con forma de palmeta calada que recuerda, como se ha argumentado para otros ejemplares de candiles audalusíes, una abstracción de la parte anterior del cuerpo de un ave. Una acanaladura de media caña separa en dos mitades el cuerpo. Muestra una profusa decoración cincelada compuesta por motivos geométricos, vegetales y epigráficos sobre el cuerpo, el embudo y el asidero. En el cuerpo se integran dos bandas decorativas inscritas en un doble listel cada una y separadas por la citada acanaladura: por encima se sitúa la faja epigráfica, en la que se repite la eulogia *baraka* en cúfico; por debajo, en la carena del cuerpo se localiza otra faja con decoración de ataurique con un motivo decorativo que recuerda la ornamentación del *mihrāb* de la mezquita de Córdoba, obra de al-Ḥakam II. El adorno fitomórfico es interpretado como una alusión al «Árbol del Paraíso». En el ápice del reflector descansa la figura de un ave en reposo. Sobre el embudo muestra una decoración losángica realizada mediante punteado. Es similar morfológicamente al candil que se custodia en el Museo Arqueológico y Etnológico de Granada. en cambio, se asemeja más, por su decoración, al candil de cronología más tardía procedente de Montefrío que se conserva en el Museo de la Alhambra»⁹³.

f) En el año 1901 fue hallado en la calle Baluarte un fragmento de estela funeraria de mármol blanco, con unas dimensiones de 20,5 x 13,5 x 5 cms., que contiene una inscripción de cuatro líneas en cúfico simple (Lám. 12). Por las

características epigráficas del texto y la conservación de parte del numeral indicativo de la fecha del fallecimiento es posible datar esta estela algecireña en el año 322 H/933-934 d.C.⁹⁴. De la inscripción se ha podido reconstruir lo siguiente: «Allāh, murió [...] día dos y veinte [y trescientos] [...] y de quien le compadezca». Muestra un orificio para su fijación a una superficie vertical y se halla depositada en el Museo Municipal con nº de inventario 891. Pertenece esta lápida al grupo de las *šāhidāt* o estelas hincadas verticalmente en la cabecera, con túmulo de tierra marcando la tumba. A pesar de haberse encontrado fuera de contexto, su ubicación original, dada la fecha del óbito, no pudo ser otra que la *maqbara* de la Villa Vieja.

7. CONCLUSIONES

De lo expresado en las líneas precedentes se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- a) En la terraza donde se asentó en el medievo la Algeciras andalusí, estuvo antes ubicada la ciudad romana conocida por las fuentes clásicas como *Iulia Traducta* fundación augustea cuya actividad económica se centraba en la pesca de túnidos y en la producción y exportación de salsamenta y salazón de pescado. Están documentados arqueológicamente los intercambios con el Norte de África y el Mediterráneo Oriental.
- b) Una vez abandonadas las industrias salazoneras, en las primeras décadas del siglo VI, la ciudad fue ocupada por los bizantinos, sin duda en relación con la vecina Ceuta, principal enclave portuario de los «imperiales» en el occidente mediterráneo.
- c) *Iulia Traducta*, es posible que con una notable reducción del perímetro habitado y con un debilitamiento de sus antiguas funciones urbanas, aún permanecía activa, de acuerdo con los testimonios recogidos por las fuentes árabes más tempranas, a la llegada de los árabe-beréberes. Desconocemos la intensidad del poblamiento y las verdaderas funciones que desempeñaba la ciudad en los primeros años del siglo VIII, pero lo cierto es que aún debía ejercer una intensa actividad portuaria en relación con Ceuta. Las referencias a comerciantes asentados en Algeciras en los tiempos de la Conquista y a principios del siglo IX, confirman la continuidad de esa vinculación de la ciudad con el comercio marítimo.
- d) Sin embargo, las estructuras urbanas que se van a desarrollar en *al-Yazīra al-jadrā'*, a partir de la fundación de la ciudad por Mūsā en el año 712, nada tendrían que ver con las que tuvo *Iulia Traducta*. La ciudad árabe-islámica se estableció sobre nuevos esquemas ideológicos, culturales y arquitectónicos, al modo de una fundación «ex novo», en la que, de ninguna manera se detecta una continuidad de las estructuras urbanas tardoantiguas, a pesar de que algunas fuentes hagan referencia a la reutilización de determinados espacios de culto.



Lám. 12 – Fragmento de lápida funeraria. Año 322 h./933-934 J. C. Museo Municipal de Algeciras. Nº de Inv. 1.520

- e) A lo largo de los siglos VIII y IX – en un lento proceso que culmina en el siglo X –, la *madīna* algecireña iría adquiriendo los caracteres propios de las ciudades musulmanas medievales: existencia de un espacio donde se ubicaba el poder político-administrativo (alcázar) y jurídico-religioso (mezquita), creación de un ámbito de actividad económica (zoco, alcaicería, alhóndigas, almacenes), erección de baños, zonas portuarias, necrópolis, etc... Todo ello asentado en un intenso proceso de poblamiento, sobre todo de elementos norteafricanos, pero también de árabes, sirios e indígenas como revelan las fuentes de la época.
- f) A principios del siglo X, Algeciras había adquirido ya los caracteres de una *madīna* de tamaño medio, con una intensa vida comercial y portuaria, lo que le proporcionaba una gran importancia estratégica debido, sobre todo, a la esencial función

que desempeñaba como punto de conexión con las ciudades portuarias de la otra orilla. Esta función de enlace marítimo con el Magreb alcanzaría uno de sus momentos culminantes cuando, en el año 914, al-Nāṣir mande edificar unas atarazanas en la orilla norte del río de la Miel y establezca en ellas la flota califal con la idea de acometer, a partir del año 931, la intervención militar que permitiría al Califato de Córdoba controlar el Magreb al-Aqṣā.

NOTAS

- 1 Ibn Sa'īd al-Magribī, *Kitāb al-Mugrib fī ḥulā al-Magrib*, Edic. de Sawqī, El Cairo, Tomo II. pág. 320.
- 2 Al-Iḍrīsī, *Descripción de España de Xerif Aledris*, conocido por el nubiense con traducción y notas de J. A. Conde. 1799. Edic. de 1980 y trad. por Dozy, R. y De Goeje, M. J., *Descripción de l'Afrique et de l'Espagne*, Leiden, 1968.
- 3 Esta terraza esta constituida por la denominada «Unidad de Algeciras», formada por un conjunto de materiales geológicos entre los que predominan arcillas y limos con intercalaciones de areniscas finas de origen terciario que se superpone a un potente depósito de areniscas micáceas y de margas grises (*Flysch* margo-areniscoso-micáceo) (Gutiérrez Más. J. M. *et alii*, *Introducción a la geología de la provincia de Cádiz*, Universidad de Cádiz, 1991, págs. 118-119).
- 4 En una intervención arqueológica realizada en un solar de la calle Tarifa, esquina con calle Santacana, se ha exhumado un «arrecife» o camino empedrado de época islámica sobreelevado unos dos metros sobre el nivel de uso del suelo medieval. También se localizaron varios depósitos de tierras no antrópicos, posiblemente producto de la acción aluvial y/o marina amortizando los muros de dicho «arrecife». Estos depósitos estaban constituidos por materiales de granulometría variable (limos, arenas y gravillas), muy rodados y de alta permeabilidad.
- 5 Vicente Lara J. I. y Marfil Ruiz, P. «Nuevas perspectivas de la arqueología romana de Algeciras», *Almoraima*, 5, Algeciras, 1991 págs. 127 a 145 y Navarro Luengo, I., Torremocha Silva A. y Salado Escaño, J. B., «Informe Preliminar de la Intervención Arqueológica en la C/San Nicolás. 1. Factoría de salazones. Algeciras» (Inédito).

- 6 Clásica disposición en la que, a un lado del río de hallaba la ciudad de los vivos y, al otro, la ciudad de los muertos. Véase: Rodríguez Oliva, P., «La arqueología romana de Algeciras (Cádiz)», *Bimilenario de Segovia*, 1977, págs. 345 y sigs. y Torremocha Silva, A. y Salado Escaño, J. B., «Informe Preliminar de la Intervención Arqueológica de Urgencia realizada en el nº 4 de la C/ General Castaños (Algeciras)», *Anuario Arqueológico de Andalucía*, 1999, págs. 36 a 44.
- 7 Anónimo de Rávena, 305, 12. Véase: Roldán Hervás, J. M., *Itineraria Hispana*, Granada-Valladolid. 1974, pags. 121 y 122.
- 8 Daniel Sedeño publicó un artículo en el que hace un análisis crítico de las fuentes y de la historiografía que tratan sobre el emplazamiento de *Iulia Traducta*, inclinándose por situarla en el actual solar de Algeciras (Sedeño Ferrer, D., «Sobre la localización de *Iulia Traducta*. Fuentes antiguas y relatos históricos modernos», *Actas del I Congreso Internacional del Estrecho de Gibraltar*, Ceuta-Madrid, 1988. Tomo 1. págs. 811 a 819). Entre esa fecha y el año 2001, las diversas intervenciones arqueológicas realizadas en solares de la Villa Vieja han aportado datos concluyentes sobre la existencia de *Iulia Traducta*: una extensa factoría de salazón – activa entre el siglo I y el VI d.C. –, un tesoro formado por un millar de monedas, entre ellas una de *Carteya* y otra de la ceca de *Iulia Traducta*, un epígrafe sobre placa de mármol y abundantes fragmentos de *terra sigillata* itálica, gálica e hispánica, ánforas tipo Beltrán II, cerámica común, etc... Un primer avance sobre estos hallazgos puede consultarse en: Torremocha Silva, A., Navarro Luengo, I. y Salado Escaño, J. B., «Algeciras romana, bizantina e islámica, a la luz de las últimas excavaciones arqueológicas», *Actas de las V Jornadas de Historia del Campo de Gibraltar*, revista *Almoraima*, 21, Algeciras, 1999, pags. 105 a 129. Otros trabajos sobre el mismo asunto: Vicente Lara, J. I. y Marfil Ruiz, P., *op. cit.* (1991), págs. 127 a 145; Rodríguez Oliva, P., *op. cit.* (1977). págs. 345 a 349; del mismo autor, *Pilar romano con inscripción votiva hallado en Algeciras*, Colección de Estudios Históricos, nº 2, Ceuta, 1973 y Jiménez, C., Aguilera, L. y Garzón, E., «Excavaciones de urgencia en el solar de la calle San Nicolás 17. Una nueva factoría de salazones en Algeciras (Cádiz)», *Anuario Arqueológico de Andalucía*, 1992. Tomo III, Cádiz, págs. 65 a 69.
- 9 Algunos trabajos del profesor Bernal Casasola, de J. I. Vicente Lara, de Pedro Marfil y del propio Equipo del Museo Municipal han incidido sobre ese período de la historia de Algeciras, todavía necesitado de investigaciones y análisis, sobre todo, desde el campo de la arqueología Véanse: Bernal Casasola, D., «Aportación al conocimiento de Algeciras en época tardorromana: las lucernas de tipo paleocristiano procedentes de su Museo Municipal», *Almoraima*, 13, Algeciras, 1995, págs. 137 a 148; del mismo autor, «Algunas reflexiones sobre la economía y el comercio del Campo de Gibraltar en época tardorromana a través del registro arqueológico subacuático», *Caetaria*, 2, Algeciras, 1998, págs. 47 a 78 y «La arqueología de época bizantina e hispanovisigoda en el Campo de Gibraltar. Primeros elementos para una síntesis», *Caetaria*, 3, Algeciras, 2000, págs. 97 a 134, Vicente Lara, J. I. y Marfil Ruiz, P., *op. cit.* (1991), págs. 127 a 145; Navarro Luengo, I., Torremocha Silva, A. y Salado Escaño, J. B., «Primeros testimonios arqueológicos sobre Algeciras en época bizantina», *V Reunión de Arqueología Cristiana Hispánica*, Cartagena, 1998 (Actas publicadas en Barcelona, 2000), págs. 223 a 227 y Torremocha Silva, A., Navarro Luengo, I. y Salado Escaño, J. B., «Algeciras romana, bizantina...». *op. cit.*, págs. 105 a 129.
- 10 La intervención estuvo dirigida por Dario Bernal Casasola y realizada por la empresa «Figlina, S. L.» y personal del Museo Municipal de Algeciras.
- 11 Un equipo conjunto de la Universidad de Cádiz y el Museo Municipal de Algeciras esta preparando una monografía sobre las intervenciones arqueológicas de la calle San Nicolás, los hallazgos de época romana (siglos I al V y el novedoso registro del período bizantino).
- 12 Navarro Luengo, I., *et alii*, «Primeros testimonios...», *op. cit.* (1998), págs. 226 y 227.
- 13 Vicente Lara, J. I., y Marfil Ruiz, *op. cit.* (1991), págs. 140 y 142.
- 14 García Moreno, L. A., «La talasocracia protobizantina en el occidente mediterráneo», *Actas de las VIII Jornadas sobre Bizancio*. Revista *Veleia*, Anejos, Serie Minor, nº 2, Vitoria, 1993, pág. 97 y 99.

- 15 García Moreno, L. A., «Organización militar de Bizancio en la Península Ibérica (ss. VI-VII)». *Hispania*, 33, 1973, págs. 12 y sigs.
- 16 La verdadera entidad de las «ciudades» que encuentran los musulmanes al llegar las costas de la Península Ibérica – si es que se puede aplicar ese término a los enclaves tardoantiguos que aún permanecían habitados en la zona del Estrecho – es algo que no podemos conocer con exactitud. Lo cierto es que, aunque con profundas transformaciones funcionales y estructurales, y con una reducción del espacio habitado – en palabras de Thebert, «con una regresión del equipamiento urbano» – y de las actividades económicas (industria de salazones) que habían sido la base de su desarrollo en el pasado, continuarían existiendo como lugares habitados hasta la llegada de los árabe-beréberes. Véase: Thebert, Y., «Permanences et mutations des espaces urbains dans les villes de l'Afrique du nord orientale: de la cité antique a la cité médiévale», en *Les Cahiers de Tunisie*, XXXIV, 3-4 trimestre. págs. 31 a 46.
- 17 García Moreno, L. A., *op. cit.* (1993), pág. 104.
- 18 García Moreno, L. A., *op. cit.* (1993), pág. 105.
- 19 Esta *comitiva Iuliana*, explicaría, por una parte, los testimonios recogidos por las fuentes árabes en relación con el dominio conjunto de Julián sobre las ciudades de Algeciras y Ceuta, y, por otra, el origen del apelativo Conde Julián (*Comes Iulianus o Conde de Iulia Traducta*), que recibe en las citadas fuentes el gobernador de Ceuta. La dependencia, en los años cercanos al 711, del gobernador bizantino de Ceuta del Reino Visigodo, explicaría también la confusión que presentan sobre su persona las fuentes árabes. Unas lo consideran bizantino, otras beréber y algunas visigodo. Véase una síntesis del asunto en: Chalmeta Gendró, P., *op. cit.* (1994), págs. 114 y 115.
- 20 García Moreno, L. A., «Los últimos tiempos del Reino Visigodo», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, Tomo CLXXXIX, Cuaderno III, Madrid, 1992, pág. 438.
- 21 Sobre este personaje y su nombre, véanse: Dozy, R., «Le comte Julien», *Recherches*, Tomo I, págs. 57 a 67. Codera y Zaidín, F., «Sobre el conde Don Julián» y «El llamado conde Don Julián», *Estudios críticos de Historia árabe española (Colección de Estudios Árabes)*, Tomo II, pág. 47 y sigs. y Tomo VII, págs. 45 a 93; y Machado, O., «Los nombres del llamado conde Don Julián», *Cuadernos de Historia de España*, Tomo III, págs. 106 a 116.
- 22 Al-Maqqarī, *op. cit.*, pág. 258. 'Abd al-Wāhid al-Marrākūšī se refiere en dos ocasiones a Julián como «el que mandaba por los cristianos en la costa de Algeciras» o «el señor de Algeciras y de su zona», 'Abd al-Wāhid al-Marrākūšī, *Lo admirable en el resumen de las noticias del Magrib*, Colección de Crónicas Árabes de la Reconquista. Vol. IV, por A. Huici Miranda, Editora Marroquí, Tetuán, 1955. pág. 7). Para L. A. García Moreno, que Algeciras era *Iulia Traducta* y capital de una provincia o circunscripción gobernada por Julián a la llegada de los musulmanes a la región del Estrecho, es algo que no ofrece dudas (García Moreno, L. A., *op. cit.*, – 1992 –, pág. 454).
- 23 Cuando Ṭāriq tomó posesión de Algeciras es posible que el nombre latino de la ciudad se hubiera perdido al mismo tiempo que había ido decayendo la ciudad entre los siglos V y VII. Otra posibilidad es que Ṭāriq, y luego Mūsā, quisieran dar un nombre nuevo y de raíz árabe a la primera ciudad fundada por ellos en al-Andalus. De todas maneras, el nombre de *Iulia Traducta* había quedado fosilizado en la toponimia, apareciendo en la Crónica Mozárabe de 754, al situar el lugar donde se desarrolló la batalla entre Ṭāriq y Rodrigo. Dice la Crónica que Rodrigo «se fue a las montañas Transductinas para luchar contra ellos (los musulmanes)» (*Crónica Mozárabe de 754*, Trad. por J. E. López Pereira, Anubar Ediciones, Textos Medievales, nº 58, Zaragoza, 1980, pág. 69).
- 24 *Dikr*, *op. cit.*, pág. 73.
- 25 *Ajbār Maẓmū'a*, *op. cit.*, pág. 20. Al-Himyarī, Ibn 'Idārī y Al-Nuwayrī repiten el mismo texto que los *Ajbār*. Al-Himyarī, *Kitāb ar-Rawḍ al-Mi'ṭār*, Trad. por Pilar Maestro González, Valencia, 1963, pág. 29. Ibn 'Idārī, *Historia de al-Andalus*, Trad. por E. Fernández González, Edic. Aljaima, Málaga, 1999, pág. 18 y Al-Nuwayrī, *Historia de los mulsumanes de España y África*, Trad. por M. Gaspar Remiro, Granada, 1917, Tomo II, pág. 27.
- 26 De nuevo vuelve a mencionarse la existencia de una iglesia en Algeciras a mediados del siglo VIII. Según el *Faṭḥ al-Andalus*, una mezquita de Algeciras se edificó sobre el solar que ocupaba una antigua iglesia (*Faṭḥ al-Andalus*, *op. cit.*, pág. 105).
- 27 Al-Maqqarī *op. cit.*, I, pág. 253. Según Ibn al-Kardabūš, habría existido una primera expedición de Julian anterior a la de Ṭārif. Escribe este historiador que «Yulīān, mientras tanto, se había marchado, reunido hombres y movilizó tropas, entonces pasó en dos barcos y echó pie a tierra en la Isla Verde *al-ʿAzīra al-jadrā'*. Lanzó una algará sobre aquel lugar, incendió, cautivó, mató, saqueó y volvió con las manos bien colmadas» (Ibn al-Kardabūš, *Historia de al-Andalus*, Edic. de Felipe Maíllo Salgado, Akal, Madrid, 1986. págs. 58 y 59).
- 28 *Crónica General de España de 1344*, preparada por Diego Catalán y María Soledad de Andrés. Edit. Gredos, Madrid, 1971, págs. 120 y 121.
- 29 Ibn 'Abd al-Ḥakam, *op. cit.*, pág. 42.
- 30 Ibn 'Idārī, *op. cit.*, (Trad. por F. Fernández González), pág. 29.
- 31 Al-Maqqarī, *op. cit.*, I, pág. 258.
- 32 J. A. Conde refiere que «opusieron los cristianos alguna resistencia por impedir el que desembarcaran, pero fueron vencidos y se retiraron atemorizados» (Conde, J. M., *Historia de la dominación de los árabes en España sacada de varios manuscritos y memorias árabigas*, Edit. Marín y Cia., Madrid, 1875, pág. 15).
- 33 Ibn al-Kardabūš, *op. cit.*, pág. 60. Pedro Chalmeta es de la opinión que, aunque el punto de desembarco previsto era la bahía de Algeciras, es decir las playas cercanas a *Iulia Traducta* o a *Carteia*, la sensibilización producidas por las expediciones realizadas con anterioridad había provocado que las autoridades locales intensificaran la vigilancia de la costa baja próxima a Algeciras, obligando a Ṭāriq a elegir el abrupto litoral del cercano monte de Gibraltar (Chalmeta Gendró, P., *op. cit.*, – 1994 –, pág. 129).
- 34 Según Ibn al-Qūṭīyya, el mismo Julián era un comerciante cristiano «que solía ir y venir de España a los países berberiscos» (Ibn al-Qūṭīyya, *Ta'rif Iftitāḥ al-Andalus*, Trad. por Julián Ribera, Real Academia de la Historia, Madrid. 1926. pág. 5).
- 35 Torres Balbás, L., *Ciudades hispanomusulmanas*, Instituto Hispano-Árabe de Cultura, Madrid, 1985, 2ª Edición, pág. 26.
- 36 Torres Balbás, L., «Ciudades yermas de la España Musulmanas», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, Tomo CXLI, pág. 188.

- 37 En este punto coinciden la mayor parte de las fuentes árabes (Chalmeta Gendró, P., *op. cit.*, pág. 172).
- 38 Fatḥ al-Andalus, *op. cit.*, pág. 13.
- 39 Esta mezquita aún subsistía con el mismo nombre en las primeras décadas del siglo XIII, al menos así lo asegura Marrākuṣī ('Abd al-Wāhid al-Marrākuṣī, *op. cit.*, pág. 8).
- 40 Mazzoli-Guintard, Ch., *op. cit.* (1996), pág. 160.
- 41 *Ajbār Ma'ymū'a*, *op. cit.*, pág. 51.
- 42 Según al-Juṣānī, 'Ubayd Allāh Ibn Mūsa Al-Gāfiqī fue cadí de Algeciras en tiempos del emir al-Ḥakam (Aljoxani, *Historia de los jueces de Córdoba*, Trad. por Julián Ribera, Madrid, 1965, pág. 316).
- 43 Chalmeta Gendró, P., *op. cit.* (1994), pág. 343.
- 44 Al-Nuwayrī, *op. cit.*, Tomo I, pág. 7 e Ibn al-Aṭīr, *Annales du Magreb et de l'Espagne*, por E. Fagnan, Alger, 1898, pág. 104.
- 45 *Ajbār Ma'ymū'a*, *op. cit.*, pág. 103.
- 46 Ibn 'Idārī, *op. cit.*, pág. 121.
- 47 Su biografía puede hallarse, dentro de la de un descendiente suyo, en Ibn al-Abbār, *Takmila*, nº 2032.
- 48 Fierro, M., «El alfaquí Yahyā b. Yahyā al-Layfī (m.234/848), el inteligente de al-Andalus», *Estudios Onomásticos-Biográficos de al-Andalus*, VIII, Madrid, 1997, pág. 272.
- 49 Después de su etapa como gobernador continuó residiendo en Algeciras donde murió y recibió sepultura (Felipe, Helena de, *op. cit.* – 1997 –, pág. 148).
- 50 Una de las pocas noticias que tenemos de Algeciras durante el emirato de Hiṣām I, es que en esta ciudad residía un astrólogo, de nombre al-Dabbī, que gozaba de bastante fama y que fue reclamado por el emir con ocasión de su ascenso al trono para que le augurase el futuro (Ibn al-Qūṭiyya, *Ta'rif Ifitāḥ al-Andalus*, Trad. por J. Ribera, Madrid, 1926, pág. 22).
- 51 Al-Rāzī, *op. cit.*, pág. 104.
- 52 Según la doctrina de esta secta, todo musulmán de conducta intachable y de vida piadosa podía ser elegido califa por la comunidad, sin distinción de nivel social o de raza. Por contra, todo califa cuya conducta no se ajustara a los estrictos preceptos de la religión debía ser considerado indigno y depuesto. En consecuencia, los creyentes estaban asistido por el derecho cuando recurrían a la insurrección contra un imām o califa culpable de impiedad o de haberse desviado del camino recto de la religión.
- 53 Ibn al-Qūṭiyya, *op. cit.*, pág. 39.
- 54 Un análisis de esta revuelta puede encontrarse en:
- Fierro, M., *La heterodoxia en al-Andalus durante el periodo omeya*, Madrid, 1987, págs. 39 y 40.
- 55 Ibn al-Qūṭiyya, *op. cit.*, pág. 39.
- 56 Ibn al-Qūṭiyya, *op. cit.*, pág. 39. También en Terés, E., «'Abbās Ibn Nāṣiḥ. Poeta y qādī de Algeciras», *Études d'orientalisme, dédiées à la mémoire de Lévi-Provençal*, Paris, 1962, Tomo I, pág. 343 y Felipe, Helena de, *op. cit.*, pág. 189. Para E. Terés, Ibn Nāṣiḥ ejerció también una importante labor diplomática en beneficio de 'Abd al-Raḥmān II viajando al Norte de África para atraerse a pequeños reinos magrebíes como el de los rustumíes de Tahārt, los sāliḥíes de Nakūr y los midrāríes de Siyilmāsa con el fin de establecer una especie de «estado tapón» ante la amenaza que representaban los aglābíes de Ifrīqiya y los idrīsíes del Magreb al-Aqṣā (Terés, E., *op. cit.*, pág. 350 y sigs.).
- 57 *Los vikingos, reyes de los mares*, Aguilar Universal (Historia), nº 5, Edit. Aguilar, Madrid, 1989, pág. 56.
- 58 Esta flota había sido rechazada, antes de llegar a Algeciras en las cercanías de Beja, donde perdió dos barcos, y después en la desembocadura del Guadalquivir por las tropas del emir mandadas por 'Isā Ibn Ḥasan (Dozy, R., *Investigaciones acerca de la Historia y de la Literatura de España durante la Edad Media*, Trad. por Antonio Machado y Álvarez, Sevilla-Madrid, Tomo II, pág. 338).
- 59 Según Ibn 'Idārī «dos de sus buques (de los normandos) se adelantaron, pero perseguidos por los bajeles que guardaban la costa, fueron capturados en un puerto de la provincia de Beja» (Dozy, R., *Investigaciones...*, *op. cit.*, pág. 338)
- 60 Ibn 'Idārī, *op. cit.* (Edic. de 1860), pág. 194 y Al-Nuwayrī, *op. cit.*, Tomo I, pág. 47. *La Historia Arabum* (Cap. XXXIII) hace referencia a este episodio con las siguientes palabras: «Eodem anno LX naves a Normannia advenerunt et Gelzirat-Alhadra, et mezquitas undique deductis Spoliis caede et incendio corruperunt». Conde afirma que «robaron la mezquita de Alhadra y la que llamaban de las Banderas» (Conde J. A., *Historia de la dominación de los árabes en España*, Madrid, 1875, pág. 76). Las casas de la gente acomodada y las mezquitas, en las que se guardaba el tesoro de las fundaciones pías (*bayt al mā*), serían objetivos prioritarios en el momento del saqueo. En relación con el tesoro de estas fundaciones véase: *El tratado de Ibn 'Abdūn*, Trad. por García Gómez, E. y Lévi-Provençal, E., *Sevilla a comienzos del siglo XII*, Biblioteca de Temas Sevillanos, 2ª Edición, Sevilla, 1981, pág. 56 a 58.
- 61 Ibn-al-Aṭīr, *op. cit.*, pág. 235.
- 62 Al-Ḥimyarī, *op. cit.*, pág. 91. J. Vallvé deduce del texto de Al-Ḥimyarī que «una nueva mezquita fue construida en el lugar del campamento normando y sus puertas fueron talladas con la madera de los barcos capturados» (Vallvé Bermejo, J., «Las relaciones entre al-Andalus y el Norte de África a través del Estrecho de Gibraltar – siglos VIII-XV –», *I Congreso Internacional del Estrecho de Gibraltar*, Madrid-Ceuta, 1988, Tomo II, pág. 18).
- 63 *Primera Cónica General de España*, publicada por R. Menéndez Pidal, Edit. Gredos, Madrid, 1955, Tomo II, pág. 362.
- 64 Al-Bakrī, *Description de l'Afrique Septentrionale*, Trad. por De Slane, Alger, 1911-13. Reimpresión en Paris, 1965, pág. 184.
- 65 Según Ibn al-Kardabūš, el emir Muhammad I construyó, durante su mandato, setecientos barcos (Ibn al-Kardabūš, *op. cit.*, pág. 81).
- 66 Las murallas de esta ciudad fueron reconstruidas por 'Abd al-Raḥmān II en el año 848, después del primer ataque normando del 844. (Varias fuentes árabes mencionan esta reconstrucción. Una síntesis del asunto en: Mazzoli-Guintard, Ch., «Les Normands dans le Sud de la péninsule ibérique au milieu du IXe siècle», *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, Pres-es Universitaires, Rennes, 1996, Tomo 103, nº 2, pág. 32, nota 23).
- 67 Ibn Hayyān, *al-Muqtabis*, Trad. por J. E. Guraieb, en Cuadernos de Historia de España, Tomo XV, 1951, pág. 339.
- 68 Mazzoli-Guintard, Ch., *op. cit.* (1996), pág. 30.
- 69 Entre los siglos VIII y IX se documenta en Algeciras un total de dieciocho ulemas y de sagas

- de cadíes surgidos en el seno de los Badrūn y de los Ibn Nāṣih (Fierro, M. y Marín, M., «La islamización de las ciudades andalusíes a través de los ulemas (s. II/VII comienzos s. IV/X)», *Genèse de la ville islamique en al-Andalus et au Maghreb occidental*, Casa de Velazquez y C.S.I.C., Madrid, 1998, págs. 79, 96 y 97). En los emiratos de al-Ḥakam I y Muhammad I (796 y 886) ejercieron el cadiato en Algeciras el poeta ‘Abbās Ibn Nāṣih, su hijo ‘Abd al-Wahhāb Ibn ‘Abbās y su nieto Muhammad ‘Abd al-Wahhāb (Terés, E., *op. cit.*, pág. 344). Este hecho es destacado por los historiadores árabes que señalan que hubo entonces en Algeciras tres cadíes seguidos que fueron poetas.
- 70 Fierro, M., *op. cit.* (1997), pág. 281.
- 71 Si damos por cierto que cada bajel podía transportar entre 60 y 80 normandos – al mismo tiempo marineros y feroces guerreros – el ejército que se presentó ante la ciudad de Algeciras debió alcanzar la cifra de 4.800 hombres armados.
- 72 Archivo General de Simancas, X-94, G. M., leg. 3618.
- 73 Semple, R., *Observations on a journey through Spain*, Londres, 1807, págs. 168 y sigs.
- 74 Al-Iḍrīsī, *op. cit.*, pág. 165.
- 75 Al-Himyarī, *op. cit.*, pág. 93. Aunque este recopilador redactó su obra en el siglo XIV, los detalles que nos traslada de Algeciras, recogidos de otros geógrafos e historiadores como al-Bakrī (siglo XI), al-Iḍrīsī (siglo XII) y Tāhir Ibn ‘Abd al-Rahmān (primeras décadas del siglo XIII), se corresponden con la *madīna* antigua. La ciudad nueva o meriní, edificada al norte del río de la Miel entre 1279 y 1286, no puede aparecer en las referencias de Algeciras que proporciona al-Himyarī.
- 76 En relación con las puertas de la Villa Vieja o *madīna* andalusí, véanse: Torremocha Silva, A., Navarro Luengo, I. y Saldo Escaño, J. B., *Al-Binya, la ciudad palatina meriní de Algeciras*, Fundación Municipal de Cultura «José Luis Cano», Algeciras, 1999, págs. 54 a 59.
- 77 La mezquita aljama de Algeciras fue mandada edificar por ‘Abd al-Rahmān I en el centro mismo de la ciudad, sobre el solar que ocupaba una antigua iglesia (Fath al-Andalus, *op. cit.*, pág. 75). Su constructor fue Abd-Allāh Ibn Jālid, gobernador de la ciudad (*Ta’rīj de Ibn al-Atīr*, Argel, 1901, pág. 142).
- 78 Al-Himyarī, *op. cit.*, pág. 91 y ‘Abd al-Wāḥid al-Marrākuṣī, *op. cit.*, pág. 8.
- 79 Cuando desembarcaron los almorávides en Algeciras en el año 1086 las atarazanas se hallaban aisladas de la zona habitada, pues leemos en las «memorias de ‘Abd-Allāh que los almorávides desembarcaron de noche en las atarazanas y que los habitantes de la ciudad vieron como al amanecer habían levantado un campamento *sin saber cuando habían llegado* (Lévi Provençal, E. y García Gomez, E., *El siglo XI en primera persona. Las «memorias» de Abd-Allah, último rey Ziri de Granada*, Alianza Editorial, 2ª Edición, Madrid, 1980, pág. 200). A mediados del siglo XII ya debían estar rodeadas las atarazanas por el citado arrabal, pues al-Iḍrīsī dice que «*estaban situadas en el interior de la ciudad*» (Al-Iḍrīsī, *op. cit.*, pág. 165). También refiere el geógrafo ceutí que «*Algeciras está atravesada por un río llamado de la Miel*» (pág. 165). Noticia que confirma la existencia de la aglomeración urbana a ambos lados del río. Una reciente intervención arqueológica realizada en la confluencia de las calles Tarifa, Huertas y Santacana, ha aportado – bajo niveles de época meriní – un vertedero con cerámica del siglo XII.
- 80 Al Bakrī, *Kitāb al-Masālik wa-l-mamālik*, Trad. por Eliseo Vidal Beltrán, Zaragoza, 1982, pág. 34.
- 81 Al-Himyarī, *op. cit.*, págs. 92-93.
- 82 Ibn Sa‘īd al-Magribī, que residió en Algeciras en la tercera década del siglo XIII, se refiere a los cementerios de la ciudad diciendo que eran «tan hermosos que su contemplación arrebata los corazones» (Ibn Sa‘īd al-Magribī, *Kitāb al-Mugrib fi ḥulā al-Magrib*, edic. De Ṣawqī Dayf, El Cairo, 1955, Vol. 2, pág. 320).
- 83 Al-Qalqaṣandī, *Ṣubḥ al-A‘šā fikitāb āt al-inšā’*, Trad. por Luisa Seco de Lucena, Valencia, 1975, pág. 28. Al-Qalqaṣandī, tomó estos datos de Ibn Sa‘īd al-Magribī. Este autor da más detalles sobre esta mansión: «*sobre él (el Río de la Miel) hay una loma llana en la que existe una cornisa almenada de extrema hermosura que da al río y a la mar y que se conoce con el apelativo de la Coronada (al-Ḥāyibiyya)*» (Ibn Sa‘īd al-Magribī, *op. cit.*, pág. 320. Abu-l-fidā’ señala que al-Ḥāyibiyya «*está situado en un punto que todo lo domina*» (Abulfeda, *Descripción de España*, en García Mercadal, J., *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Edit. Aguilar S. A., Madrid, 1962, Tomo II, pág. 217). Debía de tratarse de un palacio que mandó edificar Ibn Abī ‘Āmir en su ciudad natal para hospedar a mientras organizaba desde Algeciras las expediciones militares al Norte de África entre los años 980 y 999.
- 84 Bramon, D., *el mundo en el siglo XII. El tratado de al-Zuhri*, Edit. AUSA, Barcelona, 1991, pág. 164.
- 85 Según al-Himyarī, ‘Abd al-Rahmān III «*las hizo edificar sólidamente y rodear de muros elevados*» (Al-Himyarī, *op. cit.*, pág. 91). Para mayor abundancia, véase, Torremocha Silva, A. *et alii*, *op. cit.*, (1999), págs. 132 a 134.
- 86 Sobre la puerta de las atarazanas de Salé, véase: Terrasse, H., «Les portes de l’arsenal de Salé», *Hespéris*, Tomo II, año 1922, págs. 357 a 371.
- 87 Véanse, entre otras: Gener Bazallote, J. M., «Aproximación a la evolución urbanística de la Villa Nueva de Algeciras desde la perspectiva histórico-arqueológica», *Caetaria*, 1, Algeciras, 1996, págs. 53-65 y del mismo autor, «Excavaciones Arqueológicas en dos viviendas medievales islámicas en la Villa Nueva de Algeciras», *Caetaria*, 2, Algeciras, 1998, págs. 87 a 98; Torremocha Silva, A., «Cerámica islámica estampillada del Museo Municipal de Algeciras», *Caetaria*, 1, Algeciras, 1996, págs. 93-119; Torremocha Silva, A. Navarro Luengo, I., «La necrópolis meriní de Algeciras (siglos XIII-XIV): una intervención arqueológica de urgencia en la Prolongación de la Avenida Blas Infante», *Caetaria*, 2, Algeciras, 1998, págs. 99 a 130; Torremocha Silva, A. y Sáez Rodríguez, A. J., «Fortificaciones islámicas en la orilla norte del Estrecho», *Actas del I Congreso Internacional Fortificaciones en al-Andalus*, U.N.E.D. y Excmo. Ayuntamiento de Algeciras, Algeciras, 1996 (public. de las Actas en 1998), págs. 169-265; Mora Serrano, B., «Hallazgos numismáticos en la necrópolis meriní de Algeciras», *Caetaria*, 2, Algeciras, 1998, págs. 131 a 137; Martínez Enamorado, V. y Torremocha Silva, A., «Monedas de la Conquista: algunos feluses hallados en la ciudad de Algeciras», *Caetaria*, 3, págs. 135 a 150; Torremocha Silva, A., Navarro Luengo, I. y Saldo Escaño, J. B., «La puerta de Gibraltar (Algeciras): un ejemplo de ingreso adelantado de época meriní en al-Andalus», *Caetaria*, 3, págs. 187 a 208, de los mismos autores, *Al-Binya, la ciudad*

palatina meriní de Algeciras, Fundación Municipal de Cultura «José Luis Cano», Excmo. Ayuntamiento de Algeciras, 1999 y «La cerámica de época meriní en Algeciras», *Coloquio sobre la cerámica Nazarí y Mariní*, Ceuta, 31 de mayo-2 de junio de 1999, publ. de las actas en *Transfretana*, Monografías 4, Ceuta, 2000, págs. 329 a 376 y Oliva Cózar, Y. y Torremocha Silva, A., «Una tinaja estampillada del Museo Municipal de Algeciras (siglo XIV). Estudio histórico-arqueológico y proceso de restauración», *Caetaria*, 3, págs. 209 a 228.

- 88 En el año 1998 se recuperó un *felús* en la Intervención Arqueológica de Urgencia realizada en el nº 4 de la calle General Castaños y en el 2001 se exhumó otro en el transcurso de la excavación de la factoría de salazones de la calle San Nicolás, nº 3. Véase: Martínez Enamorado, V. y Torremocha Silva, A., *op. cit.* (2000), págs. 135 a 150).
- 89 Sí está documentada la presencia en la ciudad de Julián, en calidad de gobernador o delegado de Ṭāriq en el año 711, y de una guarnición que tendría como misión la defensa del enclave y la organización del reembarque hacia el Norte de África en caso de retirada del ejército árabe-beréber.
- 90 Retamero, F., «Moneda i monedes árabes a l'Illa d'Eivissa», *Trevalls del Museu Arqueològic d'Eivissa i Formentera*, 34, Ibiza, 1995, págs. 37-38 y 63-64.
- 91 Véase el Catálogo de la Exposición *Algeciras andalusí (siglos VIII-XIV)*, Fundación Municipal de Cultura «José Luis Cano», Algeciras, 2003, págs. 41 y 42.
- 92 Se ha publicado en el Catalogo de la Exposición *Algeciras andalusí (siglos VIII-XIV)*, *op. cit.*, pág. 46.
- 93 Véase el Catalogo de la Exposición *Algeciras andalusí (siglos VIII-XIV)*, *op. cit.*, págs. 44 y 45.
- 94 Martínez Enamorado, V., «Una inscripción califal de Algeciras», *Caetaria*, 1, Algeciras, 1996, pág. 50.

CIUDADES PORTUARIAS, ALQUERÍAS Y COMERCIO EN EL SUDESTE PENINSULAR. EL EJEMPLO DE ALMERÍA EN LA EDAD MEDIA

LORENZO CARA BARRIONUEVO*

Tradicionalmente se ha admitido que la ciudad es una realidad contrapuesta aunque inseparable de su territorio. Se sabe que las comunidades rurales, fuertemente estructuradas, son capaces de organizar territorios complejos, lo que obliga a interrogarse sobre los vínculos existentes entre uno y otro ámbito, en especial en su fase formativa. Entender sus relaciones no de manera antagónica sino contradictoria, significa comprender el papel del comercio como generador de unas tensiones que a menudo se resolvieron en un conflicto abierto.

El análisis del caso concreto de Almería, uno de los puertos más importantes de al-Andalus entre los siglos X y XII, permite conocer las contradicciones que genera el nacimiento de un puerto de comercio en un entorno rural, parcialmente urbanizado, a la vez que contribuye a conocer el equipamiento y la realidad tangible de una ciudad que acabó por ruralizar todo su entorno inmediato (el bajo Andarax).

Este trabajo tendrá, por tanto, un doble objetivo: en primer lugar, reflexionar sobre el entramado de relaciones que hicieron posible la constitución de un puerto comercial en un litoral casi deshabitado de la costa meridional de la Península en el último cuarto del siglo IX y, en segundo término, aportar algunas informaciones preliminares obtenidas en las últimas investigaciones arqueológicas sobre el equipamiento artesanal y comercial de la, por entonces, importante ciudad de Almería.

1. LA CIUDAD DE ALMERIA COMO PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

No tanto desde la práctica arqueológica habitual (ceñida a «excavaciones de urgencia», normalmente desvinculadas de cualquier proyecto historiográfico) como desde la

perspectiva de la «historia de la ciudad», se ha ido abriendo paso el interés por reconocer los grandes periodos de su desarrollo urbano y las políticas concretas de su urbanización.

Sin olvidar una investigación pionera¹, trabajos de síntesis subsiguientes² han logrado definir, a grandes rasgos, parte del programa constructivo califal³ y la reurbanización consecuente con la reconquista almohade⁴. Por desgracia, nuestras informaciones son todavía muy deficientes en dos periodos: primero en el relativo al nacimiento de la población como núcleo comercial; en segundo término, en época intermedia (siglo XI-primer mitad del XII, precisamente la de mayor vitalidad comercial y amplitud demográfica de la ciudad) (lám. 1).

A diferencia del más antiguo, para este periodo de riqueza y prosperidad contamos con abundante información textual (principalmente al-'Udrī⁵, al-Zuhārī⁶ y al-Idrīsī⁷) y un relevante registro arqueológico que nos permite reinterpretarla. Desgraciadamente la trama concreta de áreas, funciones, usos y tipologías edificatorias ha tardado en ser reconocida por



Lám. 1 – La ciudad de Almería en la actualidad desde las últimas estribaciones de Sierra de Gádor. En primer plano el antiguo barrio de *al-Hawd* (hoy Pescadería), bajo la alcazaba, la actual Almedina, detrás *al-Muṣallā*. Al fondo Cabo de Gata, que cierra la bahía a levante

dos hechos: la indudable importancia y pervivencia de la ciudad califal, junto a su profunda y continuada remodelación a partir de la reconquista almohade (1157).

2. LOS PROLEGOMENOS DE UNA ACTIVIDAD COMERCIAL

En la mayor parte de las excavaciones urbanas de urgencia practicadas, aparece habitualmente una etapa antigua, de ocupación difusa, con escasos materiales cerámicos romanos sin contextualizar. No deja de ser significativo que (a) una parte muy representativa de los fragmentos pertenezcan a ánforas y que, a pesar de su dispersión, (b) queden asociados a unos pocos vestigios constructivos, más o menos característicos (*mortarium* de almazara, balsas de salazón, pozo, etc.)⁸.

Sin embargo, y por lo que hoy sabemos, la zona quedó al margen del gran comercio romano que tenía por objeto las exportaciones consuntivas y no dispuso de ningún equipamiento portuario singular como otros puertos de las inmediaciones⁹.

Al respecto, conviene resaltar la importan-



Figura 1 – La costa de Almería en época romana

cia de las aguadas en cualquier comercio de cabotaje, cuestión crucial no siempre resuelta en una costa donde la precipitación media anual es inferior a 300 mm y los pozos costeros resultaban, a menudo, salobres, a pesar de lo cual mantuvo cierta ocupación anterior (fig. 1).

Siguiendo antiguos derroteros de los siglos XVI¹⁰ y XVII¹¹ y los testimonios arqueológicos, es destacable la ausencia de mención de aprovisionamiento de agua en el litoral que media entre Adra y Almería a pesar de las buenas condiciones de atraque que reúnen algunos puntos (en especial *El Puertezuelo* de Los Baños, Guardias Viejas, El Ejido).

Sólo la antigua población romana y tardorromana de *Turaniana*¹² (Ribera de la Algaída, Roquetas de Mar; con el pozo de Los Bajos) y la próxima Aguadulce (con la fuente del mismo nombre) contaron con aguada.

La inestimable referencia de al-Idrîsî¹³, nos confirma la existencia en el primer

lugar de la «*aldea pesquera*» de *al-Baġġānis*, distante 6 millas (unos 11,1 Km) de Almería y situada en el camino que se dirigía de ésta a Berja y Dalías. El topónimo (en su variante de *al-Binyans*) es recogido un siglo antes por Al-'Uḍrī¹⁴ al relatar el levantamiento (poco posterior al 788) de algunos de sus antepasados y narrar la leyenda de la muerte de uno de ellos en este desfiladero «*que desemboca en el puerto de Almería*».

En Almería, un pozo excavado en la cima del cerro de la Alcazaba hacia el siglo III-IV¹⁵ y la importante presencia de cerámica tardorromana posterior parece respaldar la reactivación de un fondeadero con amplias posibilidades defensivas.

Más difícil es encontrar agua en la franja litoral a levante de la ciudad, en la extensa llanura costera que acaba en la sierra de Cabo de Gata. En su punta se halla el fondeadero de El Ancón (o Los Corraletes), con escasa cerámica tardía (siglo XV y posteriores) que nos habla de cierta frecuentación. La costa que sigue es alta y tajada, con ensenadas perfectas pero muy escasas en agua y peligrosas para navíos pesados. El mejor fondeadero es el de los «*poços de Auchali, llamado por otro nombre la thorre de San Pedro*», con muy difícil comunicación con el interior.

Entre ambos puntos, el «*puerto Xinobes*», hoy Los Genoveses, reúne buenas condiciones de atraque pero menos de avituallamiento aunque debió de ser frecuentado durante el Reino de Granada porque se levantó una torre (¿siglo XIV?) que lo protegía¹⁶.

3. LA FRECUENTACIÓN COMO ORIGEN DE UN SISTEMA DE RELACIONES

La ocupación antigua de lo que llegó a ser el área urbana de Almería puede rastrearse en algunos pequeños asentamientos dispersos hasta inicios del siglo VII (fondeadero comercial, varadero pesquero, villa agrícola y cerro de la Alcazaba)¹⁷, pero no encuentra continuidad según atestigüe la arqueología.

Al-'Uḍrī es categórico al respecto: «*En la Antigüedad – afirma –, Almería no conoció prosperidad material alguna... hasta que los árabes la utilizaron como ribât y construyeron en ella torres de vigilancia (...) En aquel tiempo, no había en ella construcción ni vivienda alguna*»¹⁸.

Hacia mediados del siglo IX, los Banû Siraġ se encargaron de la defensa de la costa en régimen de *ribât*, aunque es probable que otras familias yemeníes¹⁹ ya estuvieran establecidas en el valle. De su presencia, prácticamente ningún testimonio material parece haber quedado registrado²⁰.

Algunos años más tarde, un grupo de marinos de diverso origen, acostumbrados a 'comerciar' entre el SE peninsular y la costa argelina²¹, se asentó en el fondeadero tras haber fundado varias poblaciones en el litoral norteafricano dentro de una política comercial de colonización y apertura de mercados tribales. Al poco tiempo pretendieron independizarse de la autoridad de Pechina y con ello se abrió un conflicto, finalizado en un primer pacto ante la amenaza exterior²².

Estos *bahriyyûn* (gentes del mar) constituían poblaciones carentes de referen-

cias tribales, según X. Ballestín. El autor distingue varias características de estos grupos: (a) no obedecen a Estado alguno, (b) conocen los puntos del litoral – luego son expertos marineros de cabotaje –, (c) acondicionan los fondeaderos más apropiados como lugares de paz y comercio, y (d) mantienen relaciones – relativamente fluidas – con las comunidades del interior (bereberes o yemeníes).

Basándose en un trabajo de Benet²³, Ballestín parece decantarse por la opinión de una rivalidad comercial entre los *bahriyyûn* y los yemeníes de Pechina, resultado de organizar los primeros un mercado intertribal que rivalizaba con el ya establecido por estos, y de conformar «*una tribu de 'gentes de mar'*» – de origen muladí y, en menor parte, bereber – excluidos del sistema tribal árabe por su ausencia de «prestigio». Probablemente la emisión de moneda por Pechina²⁴ significó el intento de controlar este movimiento comercial a la vez que articulaba una demanda exterior.

El conflicto con los «marinos» parece deberse tanto a su carácter ajeno a los primitivos pactos que debieron haberse producido entre las distintas poblaciones²⁵ para compartir un mismo espacio económico (por ej., la administración del regadío, en la que Almería siempre dispuso de sistemas exclusivos, al margen del territorio de Pechina) como a la imposibilidad de integración que mostraban al organizar un espacio económico independiente. Probablemente esta relación – que osciló entre el conflicto abierto y la colaboración hasta la definitiva implantación del poder central –, no hubiera tenido sentido sin haber dispuesto de un emplazamiento apropiado, relativamente alejado de áreas insalubres, ni de un entorno productivo especialmente desarrollado (fig. 2), condiciones excepcionales – por entonces – en las áreas litorales del Sudeste²⁶.

Ballestín es de la opinión que los árabes se dispersaron con el ataque de los *bahriyyûn*, mien-

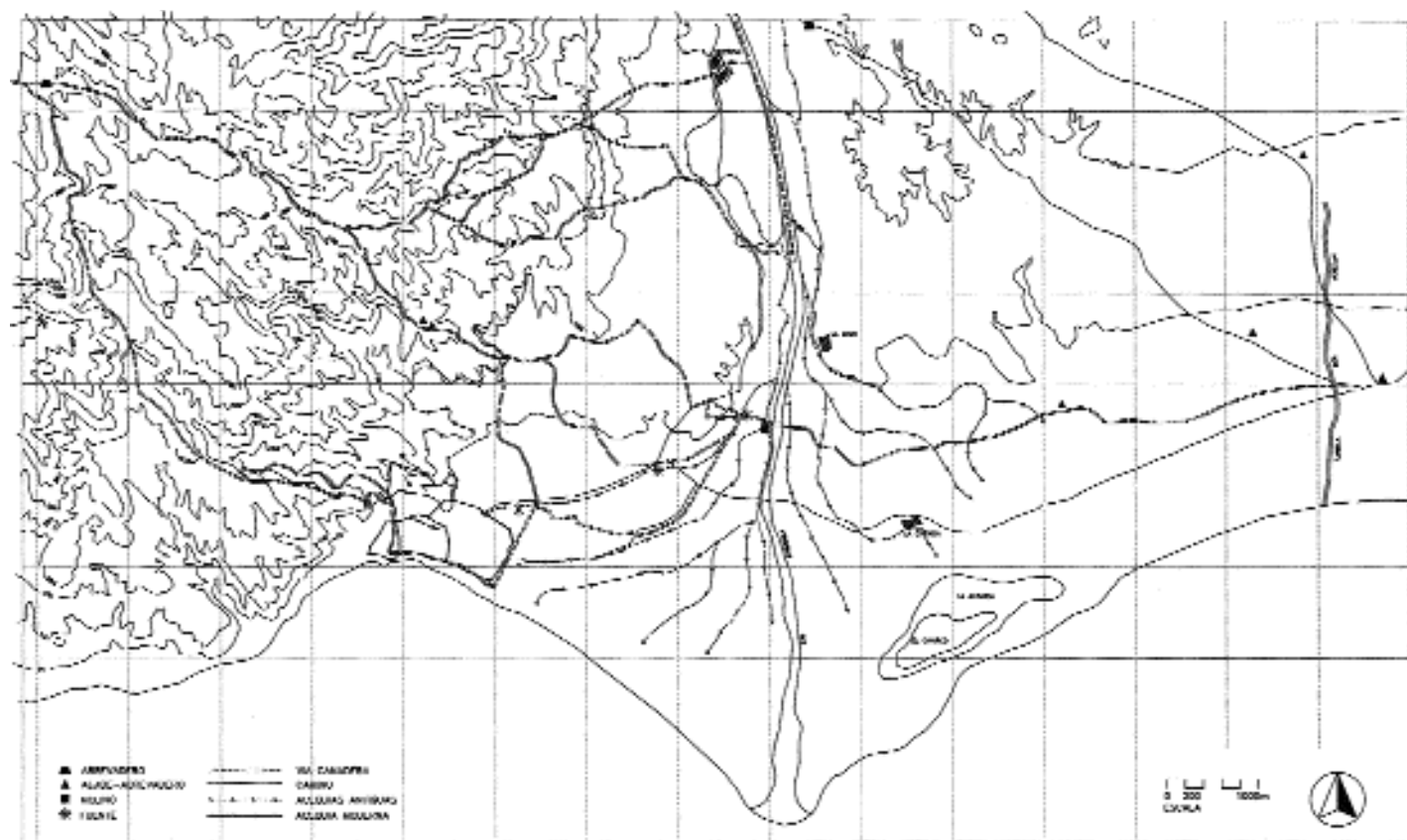


Figura 2 – Almería y su entorno productivo inmediato (acequias y azagadores)

tras estos fundaban la ciudad (Bayyâna), y que en el entorno debía haber varios grupos – y en concreto, una mayoría – que no les apoyaron²⁷. La instalación se produjo en el 884, cuando el *imâm* Muḥammad no tuvo más remedio que reconocer al gobernador de los *bahriyyûn*.

El hecho de que Al-Himyarî fuese el nombramiento en el 889-90, una vez muerto el emir ‘Abd Allâh, e Ibn Ḥayyân en el 888 no tiene la menor importancia, salvo en la coincidencia de que ambos aseguran que se solicitó un nombramiento oficial. Estamos, pues, ante el reconocimiento por el Estado omeya de su autonomía política. A finales del siglo IX, los gobernadores eran elegidos por los propios habitantes entre las familias preeminentes de los Aswad e ‘Îsâ²⁸, estos últimos de probable origen muladí según Lirola.

Es probable que el nombramiento de uno de los marinos como nuevo gobernador de la región pudiera deberse no tanto a una victoria militar como a un pacto que significaría la integración de estos en la asamblea de notables que presidiría la comunidad y a la necesidad de disponer de un *qâ'id* y de las defensas suficientes en un proceso de creciente inseguridad.

Lo cierto es que el pacto quedó roto a los pocos años. En 913, los coaligados de Marchena²⁹, encabezados por los Banû Tariq, conquistan la «alcazaba» de Almería (lám. 1) y detienen a su cabecilla, procediendo a elegir a un nuevo gobernador con el permiso del Estado³⁰. La situación permaneció estable hasta que la región se negó a pagar los tributos estipulados por an-Nâsir cuando se encontraba en campaña contra Monterrubio, por lo cual este impuso a un gobernador procedente de Córdoba, decisión que supuso la plena incorporación de *Urs al-Yaman* al Estado omeya³¹.

4. LAS BASES DEL DESARROLLO ECONOMICO

La ocupación relativamente temprana del lugar queda reflejada en un lote de cerámica (fig. 4) de procedencia imprecisa³², compuesto en su fase más antigua por



Figura 3 – Localización de los principales solares mencionados en la ciudad medieval: 1 C/Anclo, 2 C/Gerona, 3 C/Alvarez de Castro, 4 C/Mariana, 5 C/Real, 6 C/de la Tiendas, 7 C/Santísima Trinidad, 8 Plaza López Falcón. A: Alcazaba; M: Mezquita

cazuelas de perfil recto y, sobre todo, curvo, a veces con mamelón plano y borde almendrado marcado al interior, junto a marmitas de paredes curvas, fabricadas a torno, de las que encontramos paralelos en Madīnat al-Zahrâ³³ y, sobre todo, en los niveles I y II de Pechina³⁴, así como en asentamientos granadinos³⁵. Este hecho, junto al de presentar huellas de haber sufrido un incendio la mayor parte de los fragmentos, refuerza la hipótesis de que gran parte de la zona costera de la Madīna estuviera ocupada en la primera mitad del siglo X.

La nueva población prosperó sobre la base de tres factores: (1) las posibilidades defensivas y náuticas de su magnífico fondeadero, con alternativas próximas que protegían a las embarcaciones tanto de los vientos de Poniente (zona de Roquetas, a 15 km) como de Levante (Cabo de Gata, a 25 km), (2) la confluencia de dos caminos (uno hacia el interior, por el valle del Andarax y del Nacimiento; otro costero) y (3) las excelentes comunicaciones con el Magrib al-Aqsà (en un radio de 460 km están comprendidas las poblaciones desde el Estrecho de Gibraltar al Cabo de la Nao hasta Tenes³⁶).

El acuerdo entre muladíes y yemeníes fue fructífero. La expansión urbana de Pechina entre finales del siglo IX y primer cuarto del siguiente así lo confirma³⁷. Pero la situación cambia al poco. El traslado de las clases dirigentes de Pechina a Almería³⁸ muestra el papel preeminente que adquiere el nuevo centro de población para dirigir el entorno productivo antes de su fundación oficial por ‘Abd al-Rahmān III.

Además, este proceso expansivo no debió reducirse a los estrictos límites de la población pues las estrechas relaciones establecidas con otros puntos más lejanos facilitarían, sin duda, la integración. Un ejemplo debió de ser Nakûr, una «ciudad»

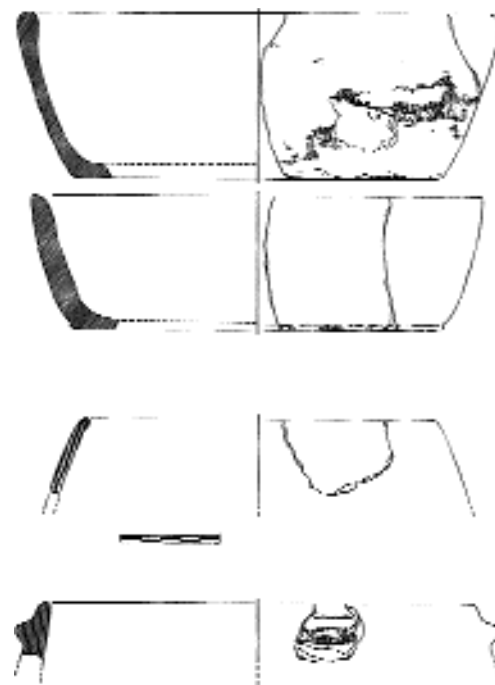


Figura 4 – Algunas de las piezas halladas, probablemente, en las excavaciones de la mezquita por Torres Balbás

que pudo encauzar las producciones cerealistas del interior del Rîf hacia Almería y donde la dinastía local pretendía estar emparentada con los himyaríes yemeníes a pesar de portar nisbas que aseguraban lo contrario³⁹.

Evidentemente eran estas relaciones las que necesitaban los omeyas para neutralizar el peligro šī‘ī en el Magreb central.

Tras el ataque fatimí, la población fue equipada como ciudad en julio de 955 (según Al-Ruṣāṭī⁴⁰), recibiendo la denominación de *madīnat al-Mariyat Bayyāna*. A partir de entonces se ejecutaron importantes obras que protegieron y engrandecieron la población: se funda la Mezquita mayor (*al-masyid al-yamā’a*), probablemente sobre una zona en parte ya poblada (fig. 3), y se levanta una muralla unida a la fortaleza (*al-qasba*).

La categoría de *madīna* implicaba una relativa importancia demográfica y, especialmente,



Lám. 2 – La atarazana de la ciudad con la Alcazaba al fondo (detalle), según N. Chapuy (1844): «Almeria. Vue prise du rempart du mer». *L'Espagne. Vue des principales villes de ce Royaume dessinées après nature par... Paris*



Lám. 3 – Fragmentos de pilas califal y almorávide, esta con un poema dedicado al agua, en mármol de Macael, ambas halladas en la Alcazaba

la adquisición de funciones religiosas y defensivas relevantes, por más que estas estuvieran ya presentes en el antiguo asentamiento, junto a otras de carácter comercial e industrial (*al-qaysâriyya*, *dâr al-sinâ'a*, etc.). Para ello se siguió un esquema que recuerda a Madînat al-Zahrâ': un rectángulo amurallado protegía una suave ladera – delimitada en altura a E y W por el cauce de cortas ramblas y atravesada tan-

gencialmente por un tramo de la antigua vía romana Castulo-Málaga –, situada al piedemonte del cerro de la Alcazaba (lám. 1), sede del poder central y de su administración.

En este núcleo se procedió a establecer un rígido urbanismo basado en la ejecución de largos (a veces, más de 30 metros) y sólidos muros de tapial de mortero, orientados de N-S, que servían como medianerías para varias viviendas. De la Madîna fueron excluidas las minorías religiosas, como parece mostrar un pequeño cementerio judío en las inmediaciones de la muralla occidental (C/ Ancla; fig. 3), que hubo de ser abandonado – y evacuado – ante la urbanización de parte del área⁴¹.

Almería durante el siglo X fue el más importante puerto del califato (lám. 3a), refugio de la escuadra omeya (por ej., sus atarazanas; lám. 2) e importante vínculo comercial con el Mediterráneo oriental y el norte de África.

Debido al auge económico generado, muy pronto el primitivo núcleo de población quedó desbordado extendiéndose las viviendas a extramuros. Las excavaciones realizadas en la C/Gerona y C/Alvárez de Castro (fig. 3) han evidenciado el inicio de la urbanización de la zona antes de mediar el siglo X mediante el desarrollo de un esquema regular, con una evidente influencia bayyânî⁴² en la tipología y decoración de las viviendas⁴³.

La creación de nuevos arrabales entorno a la Madîna vino determinada por el aumento de población consecuente al traslado de los habitantes de Pechina (según al-Ruṣāṭî⁴⁴) y de Córdoba, que tuvo colofón en 1012 aunque se prolongó aún por gran parte de la centuria⁴⁵. El núcleo urbano siguió extendiéndose hasta alcanzar los límites orográficos naturales (ramblas del Obispo y de Belén, al E, y ascensión del macizo de Sierra de Gádor, al W).

5. DESARROLLO POBLACIONAL Y MODIFICACIONES URBANÍSTICAS

El *rabaḍ al-Muṣallâ* (fig. 3), el barrio de mayor extensión, fue empezado a amurallar por Jayrân, primer señor (*râ'is*) taifa de Almería, y completado por su sucesor Zuhayr (aprox. entre 1020 y 1035⁴⁶). Probablemente al primero se debió también el cerco del *rabaḍ al-Hawḍ*, a levante⁴⁷, a pesar de lo cual todavía se extendería la población por las inmediaciones de las grandes vías que conducían al interior de la ciudad.

Las fuentes (especialmente al-'Uḍrî) atribuyen indistintamente a uno u otro la ampliación de la Mezquita mayor y el abastecimiento público de agua⁴⁸, mientras que Ibn Sumâdiḥ, conocido como al-Mu'tasim, logró reunir una importante corte literaria con la que emulará a la sevillana⁴⁹.

Los almorávides, ya en la primera mitad del siglo XII, acrecentaron la prosperidad de la ciudad, convirtiéndola bajo su dominio en el primer emporio industrial comercial de al-Andalus con el Magreb y el oriente mediterráneo, a lo que contribuyó la abertura del mercado centro-africano (lám. 3). Orán pudo pasar entonces a desempeñar el papel de puerto de aprovisionamiento y escala obligada⁵⁰ en el tráfico marítimo de Almería.

Al-Idrīsī pondera la riqueza de la ciudad y, en especial, de al-Hawḍ, su barrio comercial⁵¹. Sin embargo, para Torres Balbás⁵², todo ello no se tradujo en un incremento urbano.

En lo que más han avanzado las investigaciones de los últimos años es en caracterizar y dimensionar la ordenación urbanística durante este periodo. Por ej., a lo largo de la primera mitad del siglo XII se consuma la desaparición física de *al-ṣarī'a al-qadīma* o *Muṣallā*, cuya función debió trasladarse tras el amurallamiento del barrio a la Puerta de Pechina⁵³. La competencia de funciones en esta área de la ciudad obligó a imponer una estricta delimitación de los ámbitos funerarios (mediante un recinto) y comerciales (creación de *funduq*) en la C/Mariana⁵⁴ (fig. 3).

6. INSTALACIONES INDUSTRIALES Y COMERCIALES

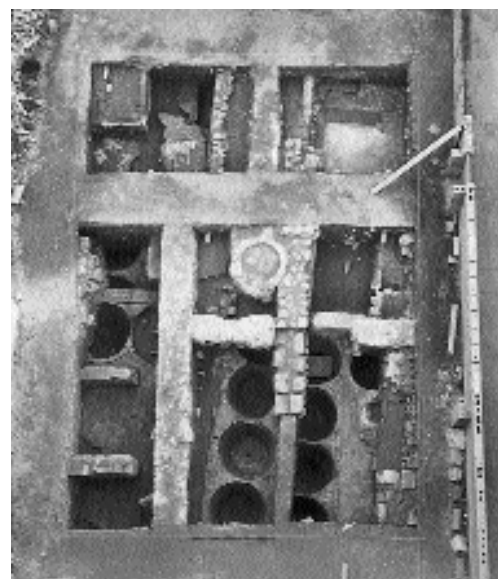
Si en el orden urbanístico las reformas fueron importantes, el siglo XI significa la habilitación de un conjunto dispar de instalaciones productivas.

Fiel reflejo de la importante industria textil almeriense lo constituye las tres tenerías conocidas hasta el presente, todas en el *rabad al-Muṣallā* e inmediatas a áreas pobladas (fig. 3).

La primera, localizada en la Plaza López Falcón, quedaba en el extremo oriental de la franja litoral del barrio. La segunda se encontraba en la calle Real del Mar, y contaba con unas dieciocho pilas de distintos tamaños, agrupadas por ámbitos. Su actividad quedó clausurada al intensificarse la urbanización de la zona a mediados del siglo XI.

La más completa ha aparecido en la zona litoral occidental, en la actual calle Santísima Trinidad (fig. 5, lám. 4). La primitiva tenería presentaba grandes cubetas, con marco de piedra (fase Ia). A inicios del siglo XI se amplía la instalación (fase Ib). Esta segunda tenería está formada por once piletas circulares (de metro y medio de diáme-

tro) y dos menores, de tendencia cuadrangular⁵⁵; todas tienen una profundidad entre 1,3 y 1,45 m. Se hayan dispuestas en tres bandas: la oriental con dos cubetas, la central con cuatro y la occidental con cinco, conformando una especie de «T»; a uno de sus lados aparece un pequeño horno. El espacio queda cerrado al norte por un muro de tapial orientado de E-W, cimentado sobre una de las cubetas de la subfase anterior. En época almohade se abandona la actividad al construirse un probable *funduq* (fase II; lám. 5).



Lám. 4 – Vista general de la tenería de la C/ Santísima Trinidad



Lám. 5 – Detalle de las tres fases de ocupación en el solar de la C/Stma Trinidad

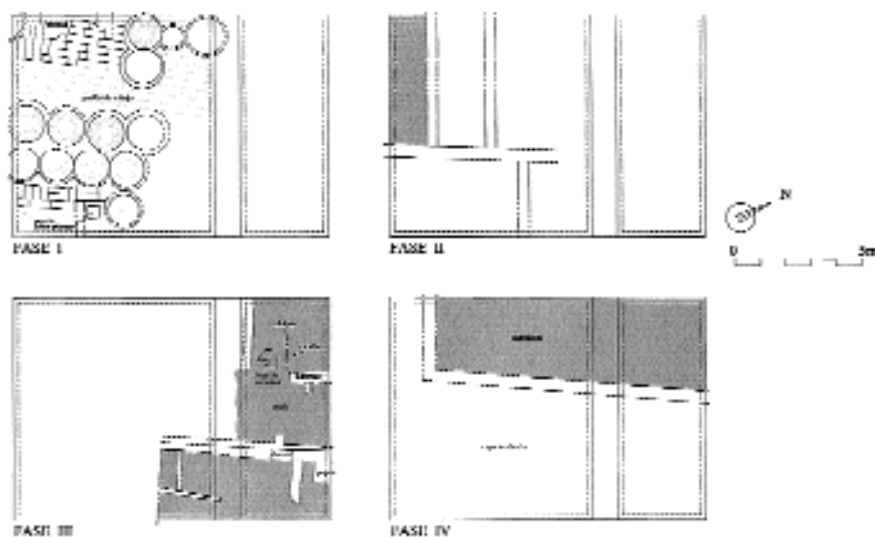


Figura 5 – Planta de la tenería de la C/ Santísima Trinidad



Lám. 6 – Vista general de la excavación de la C/Chafarinas – Pedro Jover – San Juan. Dependencias de la fundición

Es interesante recordar que la ciudad comerciaba con el Magreb en tintes (que, como el añil⁵⁶, no podían obtenerse en la zona) o materias primas (lino de Egipto y lana del Magreb). El alumbre, sin duda el mejor mordiente de la época para fijar los colores, era abundante en la costa de Cabo de Gata.

Recientemente se ha excavado parte del importante centro comercial y artesanal situado al Sur de la mezquita aljama (fig. 5). Al-'Udrî sugiere una alcaicería no amurallada, aunque formando parte de un barrio artesanal e industrial claramente delimitado y dividido en dos partes (una más comercial y civil, otra más artesanal y militar), que ocupaba todo el frente meridional de la *Madîna*. La primera se consideraba especialmente segura y los productos y actividades se agrupaban «según su grado de semejanza»⁵⁷.

La zona excavada entre las calles Chafarinas – Pedro Jover y San Juan se ocupa en el segundo cuarto del siglo X con algunas viviendas – mal conocidas al quedar muy afectadas por las construcciones posteriores – y queda delimitada al S por un potente muro de sillares (de 0,7 m de anchura) dispuestos a tizón, fuertemente trabados con mortero.

A finales del siglo X se produce una importante transformación del espacio (fase IIa).

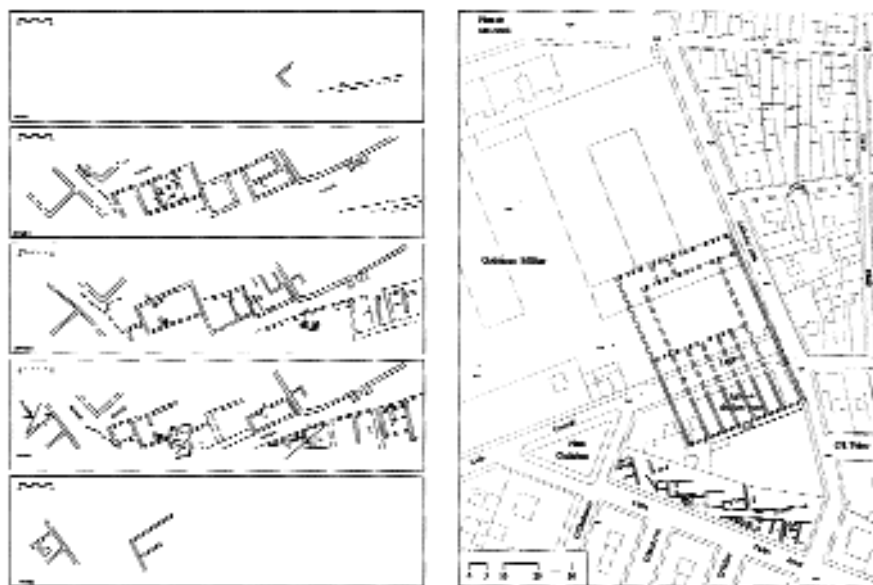


Figura 5 – Planta de las distintas fases del solar C/Chafarinas – Pedro Jover – San Juan

Cuatro edificios levantados de tapial de mortero y alineados NW-SE, definen dos calles con sendas tarjeas de alcantarillado. La zona intermedia presenta una ocupación poco intensa aunque ya aparecen los primeros crisoles de fundición en una dependencia inmediata, parcialmente subterránea.

Con posterioridad (fase IIb), se procede a desmontar gran parte del muro de cierre califal reutilizando los sillares en la modificación de diversas dependencias, entre ellas el añadido de un ala nueva y el aumento significativo de altura en el piso de la vivienda. Con todo, la modificación más significativa es el establecimiento de una fundición de bronce y cobre con – al menos – tres dependencias consecutivas (lám. 6), en una de las cuales encontramos, al menos, cinco grandes crisoles cónicos, sobre poyetes, con un agujero donde introducir el tubo de la pava para insuflar aire (lám. 7a y b).

Recordemos que al-Idrîsî, entre otros, elogiaba las herramientas de cobre manufacturadas en Almería⁵⁸. Diversas fuentes señalan la explotación de este mineral en la falda meridional de Sierra Alhamilla en los siglos XII y XIII⁵⁹.

Más a levante aparecen una serie de pequeñas dependencias rectangulares, totalmente individualizadas y probablemente abiertas al S, que bien pudieron ser oficinas adscritas a la mezquita o tiendas. Este extremo resulta más probable pues por su cronología (finales del siglo X a inicios del XI) es posible que constituyeran parte de las reformas que Jairán introdujo en el entorno adscribiendo diversas tiendas al sostenimiento de la aljama de la ciudad⁶⁰.

En la fase siguiente (IIc), la vivienda cambia de función, asignándole ahora probablemente una relacionada con la manufactura específica de tejidos al disponerse una tina o gran barreño de cerámica (de 1,1 m de diámetro y apenas 60 cm de pro-

fundidad), junto a un poyete reexcavado en su interior, y una alberca de suelo de ladrillo reutilizado contiguo, al que se accede mediante una gran abertura practicada en el muro Sur del conjunto (lám. 8).

En la calle meridional, se dispone un gran patio solado con los sillares extraídos, frente a un edificio (levantado en la fase anterior) de grandes dimensiones y puerta monumental cuya estructura y subdivisión interior recuerda a un *funduq*.

En la segunda mitad del siglo XII queda despoblada la zona más meridional y se inicia un periodo de lenta decadencia.

7. LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

Almería contó con un muelle de atraque – una obra excepcional no tanto por su envergadura (que se desconoce) como por su carácter –, situado a levante de la ciudad como prolongación de la muralla que flanqueaba la rambla, obra mandada levantar por Jayrân y probablemente acaba por su sucesor Zuhayr.

Yâqût⁶¹ señala esta construcción describiéndola como un muelle que servía para atracar navíos, mientras que el mar batía las murallas. En el plano dedicado al Marqués de Canales (inicios del siglo XVIII⁶²) se marca, en el extremo del lienzo oriental y muy cerca del mar, un baluarte, conocido en el siglo XIV como *al-Riyî*, formado por una gran torre y un muro que penetraba en el mar, según lo recogido un siglo antes en el plano de Juan de Oviedo⁶³.

Según Orbaneja⁶⁴ era aquella una antigua torre, llamada en su tiempo del Obispo, de la que salían restos de un muelle desde el que se divisaban ruinas de murallas y edificios bajo el mar, «*de forma que a los que salían por él a caballo, o querían pasarlo de una a otra parte, les llegaba el agua hasta las cinchas*», y advierte que después fue cortado.

Para 1848, antes de la construcción del moderno muelle, aún se conservaba. Malo de Molina⁶⁵ habla de «*vestigios de obras y fortificaciones que se hallan próximas a la playa*» y concreta que en la llamada ‘Punta del Espolón’ «*no ha mucho se han extraído restos de cimientos, argollas de metal y otros materiales que indican que en aquel existió un muelle o embarcadero*».

Torres Balbás⁶⁶ pensaba que bien pudiera servir de muralla o coracha para impedir el paso a la estrecha franja de playa que quedaría entre la muralla y el mar, protegiendo la zona de fondeadero y atraque.

Soluciones parecidas pueden rastrearse en otros puertos andalusíes, aunque sus estructuras portuarias han sido poco estudiadas. Un posible malecón islámico, junto al parking de Constitució en el Passeig des Born de Palma de Mallorca, está en fase de investigación. Denia, tradicional competidor comercial de Almería a lo largo del siglo XI, pudo disponer de otro⁶⁷. Hay referencias al muelle de Cartagena⁶⁸, pero es probable que estas instalaciones y otras citadas por al-Bakrî (por ej., en Málaga y Carteia) sean reutilización de obras romanas⁶⁹.

Las atarazanas (lám. 2), una sólida nave abovedada destruida en 1868, ya fueron



Lám. 7a y b – Detalle de una de las dependencias de la fundición con los crisoles a varias alturas y detalle de los crisoles de la última fase



Lám. 8 – Vista general de la vivienda, luego reconvertida en instalación artesanal

estudiadas por Torres Balbas⁷⁰. Un hallazgo todavía no publicado – y que probablemente nunca lo sea – es el de una nave de almacén, inmediatos a la muralla y muy cerca de una puerta de la muralla califal (en la actual Calle Chafarinas), de unos trece metros por poco más de tres, con dos arcos fajones y bancos corridos. Las necesarias precisiones cronológicas y funcionales permitirían establecer su relación con el hallazgo muy próximo, pero ciertamente descontextualizado, de un trozo de anforeta semejante a las descritas en la zona mallorquina y barcelonesa en los siglos XIV-XV⁷¹.

CONCLUSIONES

M^a Dolores Rodríguez ha subrayado recientemente «la especial configuración física, que marcó un aislamiento con las respectivas regiones colindantes del interior» en ambas orillas del mar de Alborán y un ¿substrato común?⁷² (la interrogación es mía) como los factores desencadenantes de una estrecha relación marítimo-comercial entre ambas orillas.

Sin querer magnificar los condicionantes geográficos, es evidente que estas relaciones fueron fluidas pero que obedecieron a una larga trayectoria histórica en la que la proximidad geográfica sólo fue un factor más con el que anudar los hechos históricos.

Además, hoy por hoy y mientras no se realicen prospecciones y excavaciones arqueológicas en las que fueron poblaciones de contacto en el actual Magreb occidental y central, desconocemos la mayor parte de la realidad material de estas relaciones, unos contactos – muchas veces de conveniencia y, por lo tanto, irregulares – que sólo muy parcialmente podemos reconstruir con el registro textual.

La existencia de una ciudad interior con un puerto costero constituye un modelo territorial bastante extendido en el Mediterráneo. Pero

este binomio no establece, en sí mismo, una pauta de ocupación dual, ni define una constante histórica, ni presenta una regularidad funcional o es la consecuencia de un hipotético determinismo geográfico. Es, simplemente, el resultado histórico de un conjunto de relaciones que desbordan los límites del intercambio comarcal, favoreciendo la integración, ciertamente contradictoria, entre agricultura y comercio a partir de la definición de un mercado tribal y un puerto de comercio, respectivamente.

Almería y Pechina nacieron de este conjunto de relaciones regionales y mantuvieron un desarrollo desigual hasta que la segunda población sucumbe ante la primera tras la implantación del poder central.

A esta nueva ciudad, comercial y militar del califato, se superpone una compleja estructura productiva, muy especializada y diversificada, durante el periodo taifa, un entramado productivo que se desarrollará hasta la primera conquista feudal (1147-1157).

NOTAS

* Arqueólogo del C. M. Alcazaba de Almería.

- 1 TORRES BALBÁS, L. (1957): «Almería islámica». *Al-Andalus* XXII; pp. 411-457. Es justo reconocer que gran parte de las informaciones le fueron proporcionadas por el aficionado local J.A. Martínez de Castro (MARTÍNEZ O'CONNOR, José de (1985): *Escritos de Juan A. Martínez de Castro, recopilados por su hijo*. Almería; por ej., pp. 106-09).
- 2 CARA B., L. (1990): *La Almería islámica y su Alcazaba*. Almería.
- 3 Por ej., GARCÍA LÓPEZ, J. L., CARA B., FLORES ESCOBOSA, I. y MORALES SÁNCHEZ, R. (1995b): «*Madīna al-Dājiliyya*: Transformación histórica de un espacio urbano. Excavaciones arqueológicas en la Almedina de Almería». *Anuario Arq. de Andalucía* 1992; t. III; pp. 36-48.
- 4 Por ej., GARCÍA LÓPEZ, J. L.; CARA B., L. y ORTIZ SOLER, D. (1991): «Características urbanas del asentamiento almohade y nazarí en la ciudad de Almería a la luz de los últimos hallazgos arqueológicos». *Coloquio Almería entre culturas (Siglos XIII al XVI)*. Almería, 1990, t. I; pp. 91-114.
- 5 ABDEL AZIZ SALEM, E. (1979-80): «Algunas aspectos del florecimiento económico de Almería islámica durante el periodo de los taifas y de los almorávides». *Rev. Inst. Est. Islám.* XX; pp. 7-22.
- 6 MOLINA LÓPEZ, E. (1981): «Algunas consideraciones sobre la vida socio-económica de Almería en el siglo XI y primera mitad del XII». *Anales del Col. Univ. de Almería* II; pp. 7-28 y GARCÍA ANTÓN, J. (1984): «Contribución al conocimiento de Almería en el s. XII». *Est. Hist. Arq. Medievales*; pp. 11-30.
- 7 BLÁZQUEZ, A. (1901): «Descripción de España por Abu-Abd-Alla-Mohamed-al-Edrisi (obra del siglo XII)». Madrid. En: IDRISI (1974): *Geografía de España*. Valencia. Prólogo y recop. A. UBIETO; pp. 153-215.
- 8 Ninguna novedad se ha producido para alterar el esquema interpretativo que ya expusimos en su momento: GARCÍA LÓPEZ, J. L. y CARA BARRIONUEVO, L. (1995): «Un ejemplo de fondeadero en la costa meridional. Análisis de distribución espacial de los hallazgos romanos en la ciudad de Almería». *XXI Congr. Nac. Arqueol.* vol. I. Teruel, 1991. Zaragoza; pp. 127-141.
- 9 CARA B., L. y CARA RODRÍGUEZ, J. (1989): «Dos puertos romanos en la provincia de Almería. Un estudio arqueológico». *XIX C.N.A. Castellón de la Plana*, 1987, vol I; pp. 823-37. CARA B., L. y RODRÍGUEZ L., J. M^a (1995): «Estructura económica y comercio marítimo en el

- extremo oriental de la Bética: cerámica *sigillata* y recipientes anfóricos del puerto romano de Guardias Viejas (El Ejido, Almería)». *XXI Congr. Nac. Arqueol.*, 1991. Vol. I. Zaragoza; pp. 85-98.
- 10 CONTRERAS, Alonso de (1965): *Derrotero universal desde el Cabo de San Vicente en el mar Oceano, costeando Cartagena, Cataluña, Francia, Nápoles, Golfo de Venecia, Archipiélago de levante, Caramania, Natolia, Suria, Egipto, volviendo por Berbería hasta Cabo Cautin, islas de Sicilia, Cerdeña, Mallorca, Candia, Chipre*. Bibl. Aut. Esp. 90. Madrid; pp. 155-57.
 - 11 *Derrotero del Mar Mediterráneo*, Anónimo, 1614. R. Ac. Historia, sign. 9/5138, fols. 6-8vto.
 - 12 Las evidencias arqueológicas medievales parten de – al menos – el primer cuarto del siglo X y continúan hasta el XII y donde se dispuso una torre costera de defensa (Torre Quebrada), anterior a la conquista castellana: CARA B., L. y CARA RODRÍGUEZ, J. (1994): *Roquetas de Mar: Arqueología e Historia. Desde la Prehistoria hasta inicios de la Edad Moderna*. Almería, pp. 101, 103 y 220-22
 - 13 «Los caminos de al-Andalus en el siglo XII según <Uns al-Muhay wa-rawd al-furay>». Trad. y est. de J. ABID MIZAL. Madrid, 1989, pp. 96 y 241-242.
 - 14 AL-‘UḌRĪ, Aḥmad Ibn ‘Umar (m. 1085 J.C.): SÁNCHEZ MARTÍNEZ, M. (1975-76): «La cora de Ilbīra (Granada y Almería) en los siglos X y XI, según al-‘Uḍrī (1003-1085)». *Cuad. Hist. Islám* 7; pp. 5-82, pág. 61.
 - 15 ORTIZ SOLER, D., MORALES SÁNCHEZ, R. y LÓPEZ BUSTOS, F. (1994): «Ámbitos ocupacionales y áreas residenciales en la Alcazaba de Almería. Primeros resultados de una intervención arqueológica». *IV Congr. Arq. Med. Esp.*, 1993, t. II. Alicante; pp. 103-113.
 - 16 Tras nueve años, las excavaciones, centradas en un asentamiento prehistórico inmediato, aún no han sido publicadas.
 - 17 A los datos que aportábamos hace algunos años (CARA, L. (1990): *Alcazaba de Almería en época califal*. Almería; pp. 21-35) hay que añadir una revisión reciente (García López y Cara, 1995) y los resultados preliminares de las primeras excavaciones científicas realizadas en la Alcazaba (Ortiz, Morales y López, 1994, pp. 103-113). En cualquier caso, sería un error tanto reducir como sobrevalorar la importancia de la ocupación anterior a la aparición de Almería en las fuentes medievales.
 - 18 Sánchez, 1975-76, p. 45.
 - 19 Al-Rusāṭī menciona a las tribus de Gassān y Ru‘ayn (AL-RUSĀṬĪ, Abū Muḥammad (m. 1147 J. C.): *Kitāb iqtibās al-anwār*. Ed. J. BOSCH VILA/E. MOLINA LÓPEZ. (Fuentes arabico-hispanas, 7). Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto de Cooperación con el Mundo Árabe, Madrid, 1990. p. 29; MOLINA LÓPEZ, E. (1987): «Noticias sobre Bayyāna (Pechina-Almería) en el «Iqtibas al-anwar» de Al-Rusāṭī. Algunos datos historiográficos». *Rev. Centro Est. Hist. Granada y su Reino* 1. Granada; pp. 117- 31, p. 119) a las que habría que unir los Banū Sirāy y los Banū Tariq, citados por Ibn Ḥayyān (IBN ḤAYYĀN, Abū Marwan (m. 1076 J. C.): *Al-Muqtabis*. Traducción de M.J. Viguera y F. Corriente con el título de *Crónica del califa ‘Abdarrahmān III al-Nāsir entre los años 912 y 942 (al-Muqtabis V)*. Zaragoza 1981, p. 94) y los Banū Aswad mencionados por Al-‘Uḍrī (: Sánchez Martínez, 1975-76, p. 48), todo en cuanto a la población árabe, fundamentalmente de origen yemení.
 - 20 Entre los cientos de miles de fragmentos inventariados procedentes de la Alcazaba figuran dos trozos hechos a mano, que pueden datarse en la época (Museo Arq. de Almería. Donación Jesús de Perceval. Nº inv. 39.638: *tabāq* de borde plano y pared algo curva y saliente y 39.639: marmita de borde curvo y entrante).
 - 21 El mar de Alborán fue desde muy antiguo un continuo trasiego de una a otra orilla tal y como nos cuenta Strabon (III, 4, 2) de Málaga: «En ella hay un emporio que usan los nómades que viven en la costa opuesta». GARCÍA Y BELLIDO, A. (1945): *España y los españoles hace dos mil años, según la «Geografía» de Strabon*. Madrid, 5ª edic (1976), pp. 128-29. No hay que descartar que entre las actividades de estos marinos figurara la pesca de atúnidos y la comercialización de salazones, lo que justificaría su cambio de residencia estacional.
 - 22 Para comprender este periodo formativo es fundamental el libro de Jorge LIROLA DELGADO, *El poder naval de Al-Andalus en la época del califato omeya*. Granada, 1993. Las informaciones nos son proporcionadas, principalmente, por Ibn Ḥayyān, Al-Bakrī y Al-Ḥimyarī (en la traducción por el autor de un párrafo inédito; p. 390-91). Con posterioridad Xabier Ballestín (BALLESTÍN, X. (en prensa): «La segmentación de grupos clánicos bereberes y la actividad de los *bahriyyūn* (gentes del mar) en el Mediterráneo Occidental durante la Alta Edad Media (Al-Andalus, Al-Maghreb, Sicilia)». En *20 años de al-Andalus. Homenaje a Pierre Guichard*. Granada-Valencia, mayo) ha introducido importantes matizaciones.
 - 23 BENET, F. (1957): «Explosive Markets: the Berber Highlands». K. POLANYI, C. M. ARENSBERG & H. W. PEARSON, ed. *Trade and Market in the Early Empires: Economics in History and Theory*. Illinois, pp. 188-217.
 - 24 FONTENLA BALLESTA, S. (1996): «Acuñaciones numismáticas de los marinos de Pechina». *Nvmisma* 237; pp. 307-314 y (1997): *Pechina de los marineros (Almería): Aproximación histórica*. Almería. Según los hallazgos monetales, las emisiones autónomas de Pechina se extienden por gran parte de la provincia y es posible rastrearlas en las limítrofes.
 - 25 Esta «emigración» es justificada por al-Bakrī en las enfermedades que asolaban entonces a Tenes, fundada algunos años antes por marinos de Tudmīr e Ilbīra: AL-BAKRĪ, Abū ‘Ubayd: *Kitāb al-mugrib fī ḍikr bilād Ifrīqiya wa-l-Magrib*. Traduc. W. Mc. G. DE SLANE con el tit. *Description de l’Afrique septentrionale*. Argel, 1911-13. edic. corr., Paris, 1965, pp. 61-62/129.
 - 26 Baste recordar que el asentamiento de la Ribera de la Algaida (Roquetas), ocupado – al menos – desde el primer tercio del siglo X no disfrutaba de estas ventajosas condiciones.
 - 27 Para algunos autores (Lirola, 1993, p. 144), el poder de los *bahriyyūn* fue en aumento «hasta acabar apoderándose de la ciudad de Pechina y de su gobierno, en detrimento de los árabes». Las informaciones proceden de Al-Ḥimyarī, en una nueva traducción del autor (1993, p. 391).
 - 28 Ibn Ḥayyān, 1981, pp. 72-73, 93-94 y 243. Lirola, 1993, pp. 142 y 148.
 - 29 CARA B., L. y RODRÍGUEZ L., J. Mª (1985): «La antigua taha de Marchena. Notas para su estudio arqueológico». *Bol. Inst. Est. Almerienses* 5; pp. 233-260 y (1998): «Introducción al estudio cronotipológico de los castillos almerienses». A. MALPICA CUELLO, ed., *Castillos y territorio en Al-Andalus*.

lus. Berja, 1996. Granada, 1998; pp. 164-245, pp. 182-86.

30 Ibn Ḥayyân, 1981, pp. 93-94.

31 Ibn Ḥayyân, 1981, p. 141.

32 Las piezas se conservaban entre los antiguos fondos de la Alcazaba (signatura 1011), donde fueron llevadas – según testimonio verbal – desde el Gobierno Militar hacia 1943, cuando se pretendía formar un museo monográfico junto a las yaserías de la mezquita aljama que excavó Torres Balbás en 1934 y los restos exhumados en la fortaleza almeriense. En su mayor parte, eran trozos de tinajas estampilladas almohades y alguna cerámica doméstica nazarí.

33 VALLEJO TRIANO, A. y ESCUDERO ARANDA, J. (1998): «Aportaciones para una tipología de la cerámica común califal de Madīnat al-Zahrâ». *Arqueología y territorio medieval* 6; pp. 133-176, pp. 138-39, fig. 15, 1 y 16, 2.

34 CASTILLO GALDEANO, F. y MARTÍNEZ MADRID, R. (1993): «Producciones cerámicas de Bayyâna». A. MALPICA, edit., *La cerámica altomedieval en el sur de al-Andalus. I Encuentro de Arqueología y Patrimonio*, Granada; pp. 67-116; pp. 78, 80, 101 y 103; figs. I, 1 y 2; III, 1 y 3; XIII, 2 y 3; XIV, 1 y 2.

35 GÓMEZ BECERRA, A. (1998): *El poblamiento alto-medieval en la costa de Granada*. Granada; pp. 132 y 133 nº 2 (cazuela de Cuerda del Jaral, Molvizar), 260 y 268 nº 16 (marmita de pico Águila, Gualchos), a parte de algunos ejemplos de El Maraute (Motril). CARA B., L. y AMTMAN, G. (2003): «Una alquería de la taha de Jubiles. Valor en la Edad Media». *Farua* 6; pp. 13-34; pp. 25 y figs. 3 nº 12, 13 y 18 y 4 nº 13, 19, 20 y 21.

36 Por ej., Orán dista 330 km, Nakûr sólo 280. La correspondencia de puertos y jornadas en una y otra orilla es sintetizada por Lirola, *op. cit.*, pp. 394-96. El viaje podía durar un día completo o poco más. Marineros a vela de los años 30-40 reducen el tiempo de viaje a la mitad; sin duda el tránsito dependería de la carga y tipo de navío.

37 Gracias al seguimiento de diversas obras de urbanización y a la recopilación de informaciones verbales y hallazgos casuales, podemos estimar como realmente ocupadas unas 38 Hª, distribuidas en – al menos – cuatro núcleos, que – con una media de 125 m² por vivienda y zona del viario común correspondiente – supondrían unas quince mil personas distribuidas por unas tres mil viviendas, según un cómputo meramente estimativo.

38 Parece significativo de este traslado la presencia de miembros de la familia yemení dirigente de los

Banû Aswad en Almería, algunos de cuyos miembros vivían allí antes del 935, según un epitafio funerario: OCAÑA JIMÉNEZ, M. (1964): *Repertorio de inscripciones árabes de Almería*. Granada-Madrid, nº 2, p. 3.

39 En 936 el rey de Nakûr, Mûsâ ibn Rumî, es expulsado de la ciudad por uno de sus parientes, tras la corta conquista fatimí de la zona, refugiándose en Almería con parte de su familia: GOZÁLVEZ BUSTO, G. (1989): *Estudios sobre Marruecos en la Edad Media*. Granada, p. 59.

40 Molina López, 1987, p. 121.

41 Las excavaciones han sido dirigidas por Rosa Morales y sus resultados, todavía preliminares, se encuentran en curso de publicación.

42 GARCÍA LÓPEZ, J. L., CARA B., L. FLORES ESCOBOSA, I. y ORTIZ SOLER, D. (1992): «Urbanismo en *rabad al-Musallâ* de Almería. Excavaciones en la C/ Álvarez de Castro». *Anuario Arq. de Andalucía/1990*; t. III; pp. 7-17. CARA BARRIONUEVO, L. (1993): *Historia de Almería, III. La civilización islámica*. Almería, p. 121.

43 La urbanización del área se realiza a partir de una calle rectilínea, con alcantarillado común, y una serie de viviendas con un pozo de agua potable en el patio. Las características de las viviendas parecen señalar el acercamiento de parte de la población emigrada bastante antes del amurallamiento (García *et al.*, 1992). Sobre Pechina se pueden consultar varias publicaciones, por ej., ACIÉN ALMANSA, M., CASTILLO GALDEANO, Fr. y MARTÍNEZ MADRID, R. (1990): «Excavación de un barrio artesanal de Bayyâna (Pechina, Almería)». *Archéologie Islamique* 1; pp. 147-168 y CASTILLO GALDEANO, Fr. y MARTÍNEZ MADRID, R. (1990): «La vivienda hispano-musulmana en Bayyâna-Pechina (Almería)». *La Casa Hispano-musulmana. Aportaciones de la Arqueología*. Granada; pp. 111-127.

44 Molina, 1987, p. 119.

45 «Al contar Almería con una población en aumento, Pechina se arruinó; los últimos restos de ella desaparecieron en el año 459/22 noviembre 1066-10 noviembre 1067», según al-'Udrî (: Sánchez Martínez, 1975-76, p. 49), lo que significa que por aquella fecha había perdido cualquier atributo de 'urbano'; entre ellos, habían desaparecido varios hornos de producciones de cierto lujo localizadas en las inmediaciones del área excavada.

46 Al-'Udrî: Sánchez Martínez, 1975-76, p. 40.

47 Torres Balbás (1957, p. 444) era de la opinión de que fue mandado levantar por Zuhayr (1028-38). Elementos constructivos y planeamientos estratégicos no difieren en una de la otra, luego es difícil pronunciarse al respecto.

48 Sánchez Martínez, 1975-76, p. 44.

49 Por ej., H. PÉRÈS (1990): *Esplendor de Al-Andalus. La poesía andaluza en árabe clásico en el siglo XI. Aspectos generales, sus principales temas y su valor documental*. Madrid (ed. or. Argel, 1937) o CASTRO GUIASOLA, F. (1930): *El esplendor de Almería en el siglo XI*. Almería (edic. facs. Almería, 1974).

50 VANACKER, CL. (1973): «Géographie économique de l'Afrique du Nord selon les auteurs arabes, du IXe siècle au milieu du XIIe siècle». *Annales ESC*; pp. 659-680, p. 669.

51 Blázquez, 1901, pp. 36-37. Aunque todavía se conocen mal las ciudades litorales norteafricanas contemporáneas, parecen claras las relaciones de la zona con Ifríqiya. Como en Maḥdiyya, la mezquita estaba muy cerca del puerto y en el *rabad* exterior radicaba bazares, baños, *funduq*s y negociantes ricos según recoge Golvin de al-Idrīsī. No sabemos si – como en la ciudad tunecina o entre Šaqūnda y Córdoba – se producía una emigración diaria del barrio de población (al-Musallâ) al de comercio (al-Ḥawḍ): GOLVIN, L. (1979): «Maḥdiyya à la période fâtimide». *Rev. Occ. Med. Med.* 27; pp. 75-98, pp. 94-95.

52 1957, p. 445.

53 CARA B., L. y MORALES SÁNCHEZ, R. (2000): «El urbanismo de la Almería islámica: nuevos datos desde la arqueología». *Rev. Instituto Egipcio de Estudios Islámicos XXXII*. Madrid; pp. 29-98, pp. 93-95.

54 GARCÍA LÓPEZ, J. L.; CARA B., L., FLORES ESCOBOSA, I. y MORALES SÁNCHEZ, R. (1995a): «La organización de espacios públicos y ámbitos privados en la Almería de los siglos XI y XII.

- excavaciones en la calle Mariana». *Anuario Arq. de Andalucía/1992*, t. III; pp. 13-29. Hay razones para pensar que desde la segunda mitad del siglo XI gran parte de las calles Real y de las Tiendas se van ocupando por *funduq*, como reflejan las fuentes tardías (los llamados «mesones» en 1491-94: SEGURA GRAIÑO, Cristina (1982): *Libro del Repartimiento de Almería*. Ed. estudio. Universidad Complutense, Madrid; pássim).
- 55 Probablemente las cubetas se extenderían hacia el este, oeste y sur, pero la proximidad de la calle actual, las medianerías y el edificio situado al sur, con su respectivo sótano, habrán hecho desaparecer el resto de la tenería. La excavación ha sido dirigida por Rosa Morales.
- 56 REMIE CONSTABLE, O. (1996): *Comercio y comerciantes en la España musulmana. La reordenación comercial de la Península Ibérica del 900 al 1500*. Barcelona, p. 188. Los alumbres de Rodalquilar (actual t. m. de Níjar) estuvieron en explotación durante casi todo el siglo XVI.
- 57 Al-'Uḡrī: Sánchez Martínez, 1975-76, p. 47.
- 58 AL-MAQQARĪ: Pascual GAYANGOS (1840): *The History of the Mohammedan Dynasties in Spain; extracted from the Nafhu-t-tīb min ghosni-l-andalusī-r-rattīb wa tārikh lisānu-d-dīn ibni-l-, by Ahmed ibn Mohammed al-Makkarī, a native of Telemsán*. London, vol. II, p. 51.
- 59 Por ej., MOLINA LÓPEZ, E. y ALVAREZ DE MORALES, C. (1993): «Repertorio de noticias geográficas sobre Almería islámica». *Hom. Pr. Elena Pezzi*. Granada, 1992; pp. 77-86.
- 60 Al-'Uḡrī: Sánchez Martínez, 1.975-76: 39.
- 61 YĀQŪT, *Muyam al-Buldān*. `ABD AL-KARIM, Gamal (1974): «*La España musulmana en la obra de Yāqūt (s. XII-XIII)*». Repertorio enciclopédico de ciudades, castillos y lugares de al-Andalus extraído del...» *Cuadernos de Historia del Islam VI*. Granada, 1974, p. 284-85.
- 62 Se conserva en el Archivo Municipal de la ciudad.
- 63 J. de OVIEDO (1621): «Plano de la ciudad de Almería». Arch. Gen. Simancas, leg. 872.
- 64 ORBANEJA, G.P. (1699): *Vida de S. Indalecio y Almería Ilustrada*. Almería, Libro I, p. 1 y 60.
- 65 Revista *El Caridemo*. Almería, 25-V-1848, p. 35.
- 66 Torres Balbás, 1957, p. 436.
- 67 GISBERT SANTONJA, J. A. (1986): «Arqueología árabe en la ciudad de Denia. Estado de la cuestión y perspectivas de investigación». *I Congr. Arq. Med. Esp.* Huesca, 1985, t. I; pp. 182-200, p. 189-90.
- 68 «*Elle possède un mouillage où les navires, grands et petits, peuvent jeter l'ancre*» (AL-ḤIM-YARĪ: *Kitāb ar-Rawḍ al-Mi'tār fī Ḥabar al-Aktār*. Traducc. LEVI-PROVENÇAL, E. (1938): *La Péninsule Ibérique au moyen-âge d'après le...* Leiden, p. 181).
- 69 GOZALBES CRAVIOTO, E. (2001): *El descubrimiento de la Historia Antigua en Andalucía*. Málaga, p. 22.
- 70 TORRES BALBÁS, L. (1946): «Atarazanas hispanomusulmanas». *Al-Andalus XI*; pp. 175-209 y Cara, 1990, pp. 94-97.
- 71 COLL CONESA, J. (1994): «Contenedores cerámicos medievales en las costas de Mallorca». *IV CAME*, t. III; pp. 1069-1079, variante forma 17, procedente de Barcelona con una datación en el siglo XV.
- 72 RODRÍGUEZ GÓMEZ, M^a Dolores (2000): *Las riberas nazarí y del Magreb (siglos XIII-XV)*. *Intercambios económicos y culturales*. Granada, p. 21.

MADÎNA MAYÛRQA – CIUTAT DE MALLORQUES: CABEZA DE PUENTE EN EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL

G. ROSSELLÓ BORDOY

Ibn Jaldûn al reseñar la historia de la anexión de las Islas Baleares al Islam en el año 903 del Mesías nos refiere como, el que sería el conquistador de las mismas, 'Isâm al-Jawlânî en una estancia previa al evento se dedicó a informarse sobre las condiciones estratégicas de las que serían conocidas desde aquel momento como Islas Orientales de Al-Andalus.

En síntesis el texto dice así:

«Isâm al-Jawlânî, personaje importante de la corte del emir 'Abd Allâh, inició el viaje hacia la Meca para cumplir con el precepto de la peregrinación.

Una tormenta sorprendió su nave y tuvo que refugiarse en el puerto de Mallorca. Durante su estancia en la isla procuró enterarse de sus recursos y fondeaderos.

Reanudado el viaje, al regresar a Córdoba informó al emir de las ventajas que supondría la ocupación de la mismas y las facilidades de acceso en caso de desembarco»¹.

Aunque esta información fuera recogida por Ibn Jaldûn en una fecha tardía, la noticia procede de una buena fuente, posiblemente coetánea a los hechos y refrendada por el texto que, en el siglo XII, escribió Al-Zuhrî, al relatar con mayor detalle la conquista llevada a cabo por el propio 'Isâm al-Jawlânî.

«Cuenta la gente de Mayûriqa que él cuando conquistó esta isla en época de Muhammad hijo del quinto emir de los Banu Omeya en al-Andalus que los rûm permanecieron en este castillo, después de su conquista, ocho años y seis meses. No se

rindieron a ellos hasta que les faltaron los alimentos»².

Pese al error de parentesco y de nombre que introduce este autor pues el quinto emir de los omeyas de al-Andalus no se llamaba Muhammad, sino 'Abd Allâh y no era hijo de su antecesor Al-Mundir, sino hermano, el relato es fidedigno y preciso³.

El castillo en cuestión era el hisn al-arûn, levantado en un risco en el centro de la isla y prácticamente inaccesible, que hoy identificamos con el castillo de Alaró que, junto con el hisn Bul-lânsa y el hisn Santoris, formaban el núcleo fundamental de la defensa de la isla de Mallorca desde época bizantina (siglo VI de la Era).

El texto de Ibn Jaldûn nos brinda la primera referencia escrita sobre el puerto de Mallorca. En consecuencia desde los primeros años del siglo X tenemos constancia de la existencia de una organización portuaria en una isla que, en el centro del Mediterráneo occidental, tenía que protagonizar, por fuerza, un muy importante

papel por situación y por condiciones físicas como lugar de refugio de las naves de la época.

Sin duda la situación geográfica y el aislamiento de aquel territorio impuesto por su insularidad propició la presencia de naves desde épocas muy remotas habida cuenta que la isla de Mallorca y las restantes islas del archipiélago permanecieron deshabitadas hasta muy a fines del neolítico, por no afirmar de modo taxativo que no fueron colonizadas de manera definitiva hasta un momento avanzado de la Edad del Bronce.

Al no tener documentación escrita que nos informe sobre los posibles fondeaderos utilizados por las comunidades primitivas que pudieron alcanzar las costa mallorquinas, observamos que el mismo silencio se guarda en las fuentes clásicas. Ni una sola referencia que nos ilustre sobre los lugares idóneos para el anclaje de las naves. Tan solo el relato de la conquista de Metelo en 123 a. de C. nos refiere sobre las argucias utilizadas por el conquistador romano para salvar los cascos de sus naves de la acción de las hondas y de las certeras pedradas con las que los mallorquines defendieron su independencia.

Será la arqueología subacuática la única fuente de información que nos documente las etapas más antiguas de la historia de Mallorca.

Así pues son los textos árabes los testimonios más antiguos que, por ahora, se conocen para informarnos sobre los puertos y fondeaderos de las Islas Orientales de al-Andalus que fueron Mayuriqa o Mayuraqa, Minurqa o Minuraqa, Yâbisa y Faramantira. De los restantes islotes no queda rastro alguno de sus nombres.

La importancia estratégica de dichas islas queda patente a partir de las noticias recogidas por Ibn Hayyân al referirse a determinadas aceifas navales contra el país de los francos:

En este año la escuadra atacó el país franco, que Allâh arruine, al mando de su

general 'Abd al-Mâlik ibn Sâ'id ibn Abî Hamâma y cuarenta unidades: 20 brulotes con fuego griego y aparejo marino y 20 con combatientes, en número de 1.000 soldados y 2.000 tripulantes que partieron de Almería en rayab de este año (6 de junio-5 de julio de 935 del Mesías) comenzando el general Ibn Abî Hamâma por visitar la isla musulmana de Mallorca, donde acabó de completar preparativos⁴.

Las noticias hayyânies nos informan debidamente de la organización naval de la escuadra omeya con sede o base en Almería y atarazanas que completaban el avío de la flota establecidas en enclaves estratégicos como Tortosa o Mallorca. Al menos en época de 'Abd al-Rahmân III el sistema queda perfectamente documentado y las singladuras podemos fijarlas a partir de los puntos siguientes: Almería > Gata > Mallorca > Tortosa para, una vez realizada la aceifa: Sur de Francia o tierras catalanas retirese a las bases de invierno siguiendo la ruta de cabotaje: Tortosa > Gata > Almería.



Figura 1 – La isla de Mallorca en época musulmana:

- ◆ Madîna Mayûrqa
- ▲ 1 – hisn Alârûn (Alaró)
- ▲ 2 – hisn Bullânsa (Pollensa)
- ▲ 3 – hisn Santoris (Santueri, Felanitx)
- a – port de Sóller
- b – port de Manacor
- c – Porto Colom (Felanitx)
- d – Porto Petro (Santanyi)
- e – Porto Pi (Palma)

La importancia estratégica de las Islas Orientales se mantuvo a lo largo del período de taifas. En el siglo XI la unión Denia – Islas Orientales conseguida por Muyahid al-amîrî y mantenida por su hijo ‘Alî siguió utilizando los puertos insulares como cabeza de puente. En aquel entonces contra Cerdeña y las costas italianas. No hay textos que recuerden de manera directa esta circunstancia, sin embargo la expedición de castigo que emprendieron los pisanos hacia 1113 no es más que la réplica violenta a unas incursiones que, medio siglo antes, habían desvalijado las comunidades humanas de las costas de Italia. El recuerdo, triste recuerdo, de Mugettus rex, se mantendría intacto en aquellas zonas hasta convertirse en algo proverbial⁵.

El relato de la conquista pisano-catalana de 1114-1115 nos proporciona una exacta referencia a la atarazana de los pies de la Almudayna de Mallorca y el poeta, autor del relato que describe la gesta pisana, no desdeña apoyar sus versos en descripciones fieles de la topografía de la ciudad. De este modo describe la amplia bahía palmesana con las siguientes palabras:

«Existe una gran bahía en la parte meridional de Mallorca que tiene una especie de puerto desde donde se aprecian dos cabos que distan entre si veinte millas. El mar que se extiende desde la costa de Libia llena uno y otro lado y se prolonga a lo largo de las costas septentrionales y en el fondo de la bahía hacia su izquierda, hubo antiguamente una ciudad con muy pocos habitantes. Aquí, pueblos feroces, llegados de las fronteras iberas a bordo de una escuadra ligera y guiados por el general Moalfac, expulsaron los cristianos y edificaron muchas casas. Separada del lugar donde se fundó Mallorca, con sus excelsas murallas, dista unas cinco millas una pequeña isla que, contenida por la bahía, se halla próxima a la tierra, por la izquierda.

En este lado hay un puerto que los naturales del país dan el nombre de Rodum. Desde éste se puede contemplar las sublimes murallas de la ciudad por la que los pisanos soportaron tantas penalidades»⁶.

La referencia al arco de la atarazana que se extiende a los pies de la alcazaba o al-mudayna de Mallorca, aún hoy conserva el nombre de Almudaina, nos indica que a inicios del siglo XII ya existía este acceso que comunicaba directamente el mar con el castillo de los valíes o soberanos de la Isla. El texto del Poema Pisano dice reza así:

«... cuando llega de nuevo la fiesta anual de Santa Ágata, de la parte baja del castillo que cruza la puerta del mar, el ejército pisano entra, con grandes empujones, en el interior de la ciudad, utilizando tres brechas ...

... ..
... ..

La multitud bárbara huye y se refugia en la fortaleza. Esta inexpugnable fortificación que levantaba hacia el cielo siete altas torres, bastante más altas que los altivos teatros de los Quirites, fue ganada a costa de cruentas batallas.

El furioso mar, amortiguado por las rocas caídas de todos lados baña con sus olas uno de los lados del castillo colocado en lugar seguro. Por el otro lado está rodeado de un amplio foso que tenía diez pasos de ancho y once de profundidad Mil fuertes soldados lo defendían durante el combate...»⁷.



Figura 2 – Una visión fantástica de Ciutat de Mallorca: el *castell reial* o *almudayna* concebido con ojos septentrionales (Retablo de San Jorge, obra de Pere Nisard con la colaboración de Rafel Moger, circa 1480) (Museu de l'Església de Mallorca)



Figura 3 – Una imagen idílica de las afueras de Ciutat de Mallorca: los huertos, el hospital de Santa Catalina i, al fondo, Porto Pi. La realidad se abre paso ante la fantasía



Figura 4 – Nave de combate (?) varada en el espigón del muelle a los pies de la muralla urbana



Figura 5 – Nave redonda que ya presenta el casco alargado que dará lugar a la carabela. El pescador se mantiene ajeno al movimiento portuario, atento solamente al movimiento del sedal



Figura 6 – Una escena vívida en las inmediaciones del puerto artificial, a los pies de la muralla de ciutat de Mallorca

Corresponde también a una fecha más avanzada del siglo XII el relato de al-Zuhrî que, al referirse a la conquista de 'Isam al-Jawlânî a inicios del siglo X, describe las costas de la Isla de modo muy exacto:

«Se levanta sobre el mar por todos sus lados de tal manera que no se puede acceder a sus costas ni marcharse de ellas si no fuera por las entradas naturales, en barca o nave. Hay cinco puertos, que Allâh, loado sea, ha creado en una depresión de la tierra donde fue posible construir estos puertos. Si no fuera por ésto no se podría llegar a la isla ni salir de ella»⁸.

Cinco depresiones que permiten establecer fondeaderos y estructuras portuarias. Para M. Barceló éstas serían Porto Pi, Porto Petro, Porto Colom y las bahías de Alcudia y Pollensa. La identificación de las tres primeras es plausible, pues se trata de entradas profundas en la costa, a modo de rías, pese a que las corrientes que en ellas desaguan no son sino simples torrenteras.

Las bahías de Pollensa y Alcudia no pueden definirse como depresiones, pues la ribera del mar es arenosa y no existen entradas que permitan establecer un refugio seguro. Sería preferible pensar en la cala de Manacor y en la de Sóller, aunque una y otra presenten graves dificultades para la navegación.

Porto Pi se halla en la bahía de Palma, al Sur y, sin lugar a dudas, será el puerto medieval por excelencia tanto de Madîna Mayûrqa como de su sucesora cristiana Ciutat de Mallorca. Insistiré más adelante sobre el tema.

La intensa actividad náutica hasta la fecha ha borrado todo rastro arqueológico a causa de los dragados continuos que se han realizado en sus aguas. Hay noticias de hallazgos de época romana y el topónimo Porto Pi se mantuvo inalterado hasta hoy. Tanto en el *Liber Maiolichinus*, como en el *Llibre del Repartiment*, registro legal de las tierras a repartir entre los conquistadores catalanes establecido en 1232, hay constancia del mismo.

Porto Petro y Porto Colom en la costa Sureste de la Isla no han proporcionado documentación arqueológica, debido también a las faenas de dragado, seguidas en razón de la actividad portuaria de las mismas.

Su morfología las convierte en zonas de refugio en momentos de inestabilidad atmosférica que, pese a la general bonanza del clima, las tormentas, tanto invernales como estivales, son de gran dureza.

El puerto o cala Manacor no ofrece tantas ventajas como lugar de refugio y de hecho el acceso a sus costas no sería fácil pues la abundancia de pecios en sus aguas es prueba de las dificultades de acceso que presentaba el lugar. Sin embargo esta riqueza arqueológica justifica su identificación, desde tiempos remotos, como fondeadero, aunque fuera de fortuna.

Queda por fin el puerto de Sóller, abierto en la Costa Noroeste de Mallorca que, menos en invierno, supondría un lugar de acceso incierto y de difícil viabilidad. Todos ellos concuerdan con exactitud con la descripción recogida por al-Zuhrî.

Es de suponer que en época romana alguna actividad portuaria existió en las

inmediaciones de Pollentia, actual Alcúdia. De sus hipotéticas estructuras portuarias no ha quedado rastro alguno y el puerto actual, derivado de la organización portuaria medieval cristiana es por completo artificial.

* * * * *

Dentro de la organización portuaria medieval cristiana será el puerto de Palma, Ciutat de Mallorques a las sazones, el núcleo fundamental de la actividad náutica del Reino de Mallorca, bien en su etapa independiente (1278-1349), bien a partir de su reincorporación a la Corona de Aragón en el año 1349.

La información documental conservada en el Arxiu del Regne de Mallorca ha generado un sin número de monografías que cristalizaron en un estudio de conjunto que me exime de atender este aspecto⁹.

Sin embargo el puerto de Mallorca cuenta con una documentación gráfica de excepcional interés. Gracias a su análisis podemos adentrarnos de modo singular en lo que sería la actividad portuaria de una urbe medieval, encrucijada esencial en las singladuras comerciales y bélicas del Mediterráneo occidental.

Me refiero al retablo que hacia 1480 pintaba Pere Nisard para la cofradía de los caballeros de Sant Jordi. El tema central: la leyenda de San Jorge alanceando al dragón para salvar la princesa secuestrada por la fiera, tiene como fondo un espectacular panorama donde en un triple registro podemos ver una visión de Ciutat de Mallorques en la que la fantasía y las raíces europeas del pintor se conjugan con la más estricta realidad paisajística. Si irreal es el registro dedicado a la visión de la ciudad, queda patente la visión gótica de un pintor ajeno a nuestra tierra, fiel a la realidad es el paisaje de fondo y, en especial, las escenas que describen precisos detalles de la actividad portuaria y ciudadana.

Es precisamente en el fondo del retablo donde la fantasía del primer término se transmuta en realismo pues el pintor nos ha dejado imágenes vívidas de un puerto artificial: el puerto de Palma, o mejor dicho el fondeadero anejo a las murallas de la ciudad y la actividad cotidiana que se desarrolla en sus alrededores, mientras que en la lejanía se observa el paisaje, real y preciso, de la bahía palmesana.

Ambas imágenes suponen la plasmación más hermosa de la cotidianeidad de una ciudad mediterránea que se pueda tener. Realidad casi fotográfica, conocimiento preciso del entorno que nos obliga a pensar si el colaborador mallorquín de Pere el Nisard tuvo algo que ver con la factura de este marco de veras espectacular. Dicho colaborador Rafel Mòger, hijo de pintor y padre de escultor, fue en la segunda mitad del siglo XV el pintor más importante entre la nutrida nómina de artistas mallorquines de la época.

La descripción del puerto de Palma donde mejor se puede apreciar es en el despliegue gráfico que se acompaña.

Sobre la cabeza del héroe se observa el palacio real o almudaina de Mallorca que levanta sus excelsas torres, como las describió el Poeta pisano, por encima de una doble línea de murallas. Más lejos un molino de viento, el primero de una serie de ingenios de este tipo que se desarrollaron a lo largo del costa oriental de la bahía y

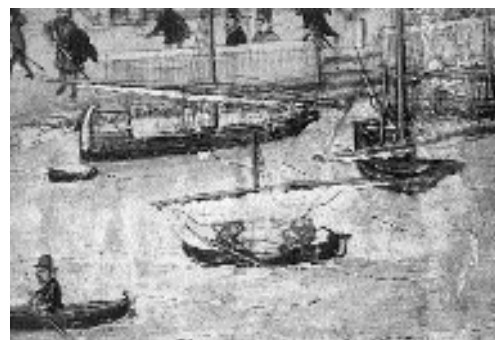


Figura 7 – Transporte de menor cuantía mediante barcas al remo



Figura 8 – El molino de viento que documenta la existencia del Molinar de Levante a fines del siglo XV. Las embarcaciones, viento en popa, hinchada su vela, no regatean como ahora, serían el medio de transporte natural aunque no sea posible definir su carga



Figura 9 – La rada de Porto Pi y naves de alto bordo, varadas. Se trata de naves redondas, derivadas de la coca bayonesa. Por su casco alargado podrían ser ya carabelas



Figura 10 – Naves similares bogando a la altura de El Terreno. La ruina del primer término sería el resto de la torre llamada *d'en Carroç*, desaparecida al construir la cuarentena en el siglo XVII. En segundo plano la iglesia de *Sant Nicolauet vell* y al fondo el extremo Sur de la sierra de Tramontana presidida por la cumbre del Galatzó



Figura 11 – Detalle de una de las naves de alto bordo, remos en acción, a punto de iniciar la singladura

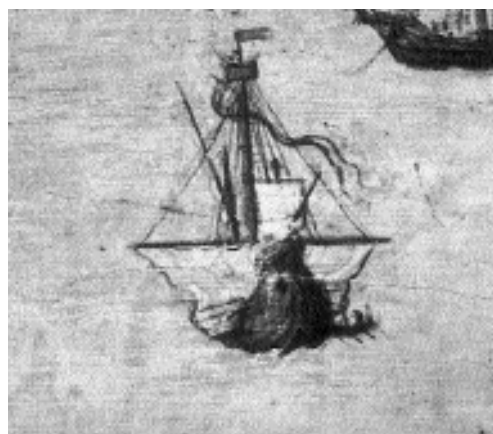


Figura 12 – Nave redonda, arriando velas, rinde viaje hacia Ciutat de Mallorca

que en la actualidad se reducen a las torres descarnadas de tres de ellos. Si el castillo es un decorado poco mediterráneo, el molino se ciñe estrictamente a la realidad. Las murallas, en cambio, podemos incluirlas en modelos cristianos de los que tenemos una muestra en la muralla medieval de Alcúdia levantada en la segunda mitad del siglo XIV, siguiendo modelos provenzales. Aigues Mortes en el Languedoc sería el ejemplo seguido.

La figura de la princesa enmarca un paisaje, desaparecido de la textura urbana hace siglos. Se observa en un marco de huertos y arbolado, de un verdor poco frecuente en las afueras de la ciudad, la estructura del hospital de Santa Catalina recordado sobre las aguas de la bahía. No quedan restos del mismo, tan sólo el nombre de Santa Catalina que identifica el arrabal extramuros, más antiguo de la ciudad, y único hasta mediados del siglo XIX.

Y en un registro más alejado se puede observar el muelle artificial a los pies de la ciudad: una escollera defendida, en su extremo externo, por una torre de planta cuadrangular y en último término, el molino ya descrito. En la iconografía mallorquina de la época fue la segunda representación gráfica de este tipo de ingenios.

Es en este registro donde se puede seguir con detalle el vivir cotidiano desde el ciudadano que, tranquilamente alejado del bullicio, pesca en el extremo de la escollera artificial hasta la picota, delante de la cual dos espadachines dirimen sus diferencias mientras otros dos se preparan para hacerlo. ¿Discusión o simple entretenimiento? Es cuestión que no podemos dilucidar. Sin embargo la presencia de honrados ciudadanos que, circunspectos, se limitan a contemplar los hechos, nos inducen a pensar que se trata de testigos de las partes en función de dar fe del asunto.

Ajenos a las posibles diferencias, un grupo de descargadores, utilizando un pantalán de madera, transportan hacia el interior de la ciudad unos fardos llegados a la costa mediante una barquichuela impulsada a remo. Dos de ellos trajinan una enorme bota y un viajero, hatillo en mano, se dispone a embarcar en una embarcación similar.

Como nota exótica un jinete tocado a la morisca, lanza en mano, se desplaza ante las barcas varadas en la playa y la mirada atenta de un trajinero que regresa de su trabajo, delante de su acémila, cansina. Sin duda en la época del pintor la presencia de un jinete morisco es otra de las fantasías que se permitió el artista.

Naves de regreso a puerto desarbolando la vela latina o bien otras en plena navegación a lo ancho del mar complementan la imagen de la bahía palmesana hace quinientos años. En verdad nos alejan de la ciudad para acercarnos a Porto Pi, con sus torres de defensa: la de Peraires, que según las crónicas servía para orear las mercancías puestas en cuarentena, la de señales que aun mantiene su función, aunque sea de manera simbólica. Algo alejada del puerto una torre cilíndrica a modo de almenara o faro que desapareció al ser construido el fuerte de San Carlos a mediados del siglo XVI. Si el ingeniero Calvi, proyectista del cuerpo central del castillo aprovechó su estructura es cosa que se nos escapa. La última sería la llamada de Carròç, en recuerdo del compañero de fatigas de Jaime I que recibía el título de almi-

rante, ave de paso que muy pronto vendió sus propiedades mallorquinas para continuar su vida aventurera en tierras valencianas. Hay dudas sobre la ubicación de esta torre que algunas crónicas la sitúan más cercana a la ciudad en las inmediaciones de lo que sería la cuarentena del siglo XVII y que en el registro de Nisard está representada por una ruina al borde del mar. En segundo término la iglesuela de Sant Nicolauet vell que, desplazada de su lugar original, aun existe. La torre levantada en la colársaga de Porto Pi no ha dejado rastro, si bien hay constancia documental de la existencia de la misma.

En la rada de Porto Pi aparecen, varadas, naves redondas de alto bordo que recuerdan la coca atlántica transformada ya en carabela. el servicio entre nave y nave se hacía mediante esquifes movidos a remo.

Una nave de éstas surcando las aguas hacia la ciudad, arría su vela mayor y, majestuosa, termina su periplo mediterráneo, gallardetes al viento en busca de la tierra firme. Pensemos que a su bordo podrían navegar comerciantes mallorquines que regresaban a su tierra.

NOTAS

- 1 Ibn Jaldûn: *Kitâb al-'Ibar*, Ed. El Cairo, 1867.
- 2 L. Sabbah; A. Ammi: «Les Baléares vues par un géographe arabe», *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana (BSAL)*, 33, Palma 1972, 622-625.
G. Rosselló Bordoy: «Los siglos oscuros de Mallorca», *Mayurqa*, 10, Palma, 1973, 77-97.
- 3 M. Barceló: «Comentarisd a un text sobre Mayûrqa del geògraf al-Zuhrî (VI/XII)», *Sobre Mayurqa*, Palma, 1984, 27-34.
- 4 M. J. Viguera; F. Corriente: *Crónica del califa 'Abdarrahmân III an-Nâsir entre los años 912 y 942 (al-Muqtabis V)*, Zaragoza, 1981, 274-275.
- 5 C. Calisse: *Liber Maiolichinus de gestis Pisanorum illustribus*, Roma, 1904, VII-XVII.
- 6 Mireia Mulet Mas (trad.): *Liber Maiolichinus de gestis Pisanorum illustribus*, Palma, 1991, 31.
- 7 Mireia Mulet Mas (trad.): *Liber Maiolichinus de gestis Pisanorum illustribus*, Palma, 1991, 66.
- 8 L. Sabbah; A. Ammi: «Les Baléares vues par un géographe arabe», *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana (BSAL)*, 33, Palma 1972, 622-625.
- 9 F. Sevillano Colom; J. Pou Muntaner: *Historia del puerto de Mallorca*, Palma, 1976.

PIRATERÍA Y RÁBITAS EN LA FORMACIÓN DEL SHARQ AL-ANDALUS

R. AZUAR

Se han cumplido veinte años de la aparición de la todavía no superada historia del País Valenciano, titulada «*Nuestra Historia*», en cuyo segundo volumen Pierre Guichard describía en el capítulo «*Los siglos oscuros*», entre otras cuestiones, la participación de piratas beréberes de origen valenciano en las operaciones de saqueo de las islas y puertos del mediterráneo occidental, entre los últimos años del siglo VIII y los primeros del siglo IX (GUICHARD, 1980: 207-236). Pocos años después, en un artículo más específico aparecido en 1983 sobre: «*Los inicios de la piratería andalusí en el mediterráneo occidental (798-813)*» (GUICHARD, 1987) realizó un exhaustivo vaciado, no superado, de las fuentes latinas cristianas y carolingias de la época, lo que le permitió analizar este fenómeno de corta duración que constituyó uno de los episodios más interesantes y poco conocidos de la participación de marinos procedentes de nuestras costas valencianas en las acciones de piratería expansiva de los primeros decenios del siglo IX sobre las costas carolingias y cristianas del mediterráneo.

Completó estos estudios Jorge Lirola Delgado en su documentada tesis sobre «*El poder naval de Al-Andalus en la época del califato omeya*» (1993), en la que partiendo de los primeros estudios de P. Guichard, revisó la nueva documentación procedente de las fuentes árabes y la contrastó con las informaciones aportadas por investigadores griegos y egipcios, lo que le permitió poner orden histórico en el confuso período de expansión de la piratería por el mediterráneo oriental y en el periplo de los marineros andalusíes que llegaron a fundar el estado árabe-islámico de Creta, que sobrevivió hasta el año 961 (LIROLA, 1993: 99-105).

Siguiendo a estos autores, se puede elaborar una síntesis cronológica de la pira-

tería andalusí por el mediterráneo a lo largo de la primera mitad del siglo IX, en la que, según el plano que publicara en su día P. Guichard (1980: 233), se distinguen claramente dos fases:

1ª FASE DE SAQUEO EN LAS COSTAS CRISTIANAS DEL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL

Se caracterizó por acciones limitadas o concentradas en puertos de las costas cristianas del mediterráneo occidental y de ella sólo tenemos noticias en los textos carolingios y pontificios (GUICHARD, 1987: 100-3), en los que a partir del año 798 se documentan una serie de ataques o saqueos, que comenzaron en ese año con el ataque a las Islas Baleares por parte de piratas «moros y sarracenos», continuaron con una escalada creciente que culminó con los ataques a la isla de Córcega, saqueada en el año 809, y al año siguiente fue atacada y devastada Cerdeña (810), culmi-

nando con el saqueo de las poblaciones de la costa de Niza en el año 813.

Un episodio de apenas quince años que coincide en nuestras costas con el dominio político del emir 'Abd Allâh, conocido con el sobrenombre de «El Balansí» que, al conocer la subida al gobierno de al-Hakâm en el año 796, se apresuró a volver de su exilio junto con su hermano Sulaymân, desembarcando en nuestras costas ese mismo año, con un importante contingente de naves y marineros traídos del Magreb. Una vez en la península, se dirigió hacia la frontera superior, con el fin de buscar aliados contra su sobrino el emir al-Hakâm, llegando a entrevistarse con el propio Carlomagno. Su regreso a Valencia en el año 798 coincide, casualmente, con el saqueo de las Islas Baleares, para el que se aprovechó, seguramente, la flota atracada en las costas del Sharq al-Andalus (GUICHARD, 1987: 97).

'Abd Allâh «El Balansí» se estableció definitivamente en Valencia gracias a un tratado firmado en el año 803 con al-Hakâm, por medio del cual a cambio de una pensión se comprometía a mantenerse en calma, según las palabras de P. Guichard (1987: 85), lo que le permitió mantener un gobierno independiente hasta su muerte acaecida en el 823-4. Fue en los primeros años de su gobierno, cuando se produjeron todos los actos de piratería contra los puertos o islas cristianas de Córcega y Cerdeña, quizás aprovechando su independencia del gobierno central; independencia que le llevó a enfrentarse varias veces a cristianos del norte, en sus reiterados y fallidos intentos de apoderarse de la ciudad de Tortosa (ZIMMERMANN, 1998).

Todos estos actos piráticos parece que tuvieron su fin con la firma de tratados entre el Emir de Córdoba y Luis de Aquitania en el año 810; y en el 812, entre los Idrisíes y los Bizantinos (GUICHARD, 1987: 93). A la vez, supusieron un punto de inflexión en la dinámica de

esta piratería, la cual, a partir de estos años, se reorientará hacia el mediterráneo Oriental.

2ª FASE. A LA CONQUISTA DE LAS ISLAS ORIENTALES

A raíz de la firma de estos pactos entre los gobiernos islámicos y los estados Carolingio y Bizantino, y de la sucesión de unos determinados hechos históricos, que veremos a continuación; estos marineros o piratas que actuaban bajo la presumible protección del emir 'Abd Allâh, reorientarán sus actividades hacia otros puertos y con otros objetivos. Así, estos marineros con base en las costas valencianas se lanzaron hacia puertos más lejanos y ya no sólo cristianos, sino también contra aquellos otros en tierras de musulmanes, con unos claros objetivos eminentemente piráticos y comerciales, destinados a obtener botín y sobre todo esclavos.

La última intervención de estos marineros pudo ser el saqueo de la ciudad de Barcelona llevado a cabo por 'Abd Allâh en el año 815 (ZIMMERMANN, 1998: 94), aprovechando la muerte del Emperador Carlomagno. Este hecho, venía a coincidir en el tiempo, y quizás en los protagonistas, con los saqueos de las islas de Córcega y Cerdeña, lo que conllevó una fuerte reacción por parte del conde Ermengol de Ampurias que consiguió desbaratarlos frente a las costas de Baleares (GUICHARD, 1987: 88). Como consecuencia de ello, parece ser que estos marineros se dirigieron hacia las islas del Egeo y cargados de botín se presentaron en el puerto de Alejandría, adueñándose de la ciudad, aprovechando su situación anárquica, hasta que el gobernador del califa Al-Ma'mun les obligó a salir de Alejandría en el año 827, (LIROLA, 1993: 102-3).

A la vista de las últimas investigaciones, como ha estudiado J. Lirola (1993), llevadas a cabo por especialistas griegos y egipcios, a estos piratas andalusíes se le sumó, posteriormente, el grupo de los «rabadíes» o sublevados de Córdoba que huyeron a Toledo y que desde allí le pidieron al almirante Muyahir b. Al-Qatil que los condujese a Alejandría. Salieron del puerto de Pechina? y llegaron a la ciudad de Alejandría en el año 819. Sumándose al contingente de andalusíes que controlaban la ciudad.

De aquí, en el año 827 embarcados en cuarenta naves, conquistaron la isla de Creta que dominaron hasta el año 961 (LIROLA, 1993: 99-105).

Al mismo tiempo, los aglabíes de Túnez enviaron una expedición naval a la conquista de la isla de Sicilia, que salió de Susa el 14 de Junio del 827, y que estaba formada por más de setenta naves y en la que participaron árabes, beréberes y andalusíes. (LIROLA, 1983: 105ss). Dos años más tarde (829-830) llegó a la isla, para reforzar la conquista, una importante flota procedente de Al-Andalus y compuesta, según algunos autores por 300 embarcaciones. Salieron de Tortosa y estaban comandados por Asbag b. Wakilal-Hawwari, conocido por «Fargalus», que falleció en la campaña y por Sulayman b. 'Âfiya al-Turtusi.

La coincidencia en el tiempo entre este suceso y la fracasada campaña de recon-



Figura 1

quistar la ciudad de Barcelona llevada a cabo por el hijo de «El Balansí», por orden de Abd al-Rahman II, en el año 828 (LEVI-PROVENÇAL, 1987:141), en la que parece no participó esta importante fuerza naval con base en Tortosa, nos permite considerar la posibilidad de que una vez muerto «el Balansí» y con el fin de librarse del control del emir de Córdoba, estos marineros prefirieron continuar con sus actividades de piratería, pero ahora por puertos alejados de los francos y de los omeyas. Por ello, no es extraño que desembarcaran al sudoeste de la isla de Sicilia, en Trapani, colaborando con los ifriqíes, con los que, posteriormente, entraron en diferencias, en un momento impreciso antes o después de la conquista de Palermo en el año 831. Tampoco se sabe que fue de estos andalusíes, aunque se cree que un grupo se quedó en la isla con los aglabíes y otro regresó a la península.

En conclusión, aquella primera fase pirática tuvo su continuidad en la aventura expansiva y colonizadora protagonizada por los perseguidos y exiliados del Emirato: es decir, por un lado, los marineros que tenían sus bases en las costas del Sharq al-Andalus y por otro, los andalusíes sublevados en Córdoba, que en conjunto se vieron casi obligados a lanzarse al mediterráneo oriental, aprovechando las naves fondeadas en nuestras costas, – cuyo desarrollo está muy bien estudiado por Lirola (1993: 99-105) –, y que culminó con la conquista de la isla de Creta, después de haber saqueado Alejandría en el año 815-6, para posteriormente participar en la conquista de Sicilia (831) y que les llevaría a participar en el saqueo de Roma del año 846.

I. PIRATERIA Y ARQUEOLOGIA. LA DESESTRUCTURACIÓN DE LAS CIUDADES COSTERAS¹⁴⁸

Los episodios descritos acaecidos en la primera mitad del siglo IX, se caracterizaron por

una gran actividad pirática con base en nuestras costas y que vino a coincidir con un momento en que, como ha estudiado reiteradamente Sonia Gutiérrez (1993, 1996^a, 1998) y se recoge en la reciente obra de conjunto sobre «*Los orígenes del cristianismo en Valencia y su entorno*» (2000a) –, las antiguas ciudades romanas de Valencia o de Illici, así como los puertos de Sagunto o de Denia, se encontraban a partir del siglo VI en claro proceso de desarticulación y desestructuración, según lo atestigua la arqueología.

Una rápida revisión de los datos que la arqueología está aportando sobre las antiguas ciudades y puertos de la costa del levante peninsular, de la que presentamos un plano (Fig. 1), permite confirmar esta afirmación. Así, de la población de Murviedro o Sagunto es sabido que a partir del siglo II dC cayó en declive hasta el siglo V de nuestra era, momento en que sus habitantes se desplazaron a las zonas bajas de la fortaleza, con lo que se produjo la desarticulación de su antiguo núcleo urbano o de poder (ARANEGUI, 2000), de tal forma que llegó a perder su nombre original de «Saguntum», conociéndose el lugar en la edad media como «Morvedre» o «Muro Vetere». Este proceso es conocido y se ha puesto de manifiesto por autores como M. Olcina (VV.AA., sf: 72-108) y M. López Piñol (VV.AA., sf: 122-132) en una obra de conjunto sobre Sagunto (VV.AA., sf), en la que tuve oportunidad de, a la vista de los materiales arqueológicos hallados en el transcurso de los trabajos realizados en el castillo, defender un asentamiento islámico en Sagunto posterior al siglo X (AZUAR, sf: 71). Cronología contrastada o reforzada posteriormente, con los resultados de la excavación de los baños árabes que se hallaron en el interior de la plaza del antiguo foro romano de Sagunto (CALVO, ARANEGUI, 1995).

Un problema totalmente distinto es el de la ciudad de Valencia, de la que conocemos arqueológicamente su proceso de transforma-

ción y desarticulación desde la antigüedad tardía (RIBERA, 2000) hasta época visigoda (RIBERA, ROSSELLÓ, 2000; 2000a; SORIANO, 2000). Sobre estos niveles se asienta una secuencia estratigráfica de perduración del asentamiento hasta época islámica, como pusieron de relieve J. Pascual y R. Soriano (1993, 1994), pero en la que los restos islámicos anteriores al siglo X hallados en la ciudad son casi inexistentes. Sin embargo, las excavaciones más recientes de yacimientos situados en zonas periurbanas o a extramuros de la ciudad amurallada islámica están aportando materiales cerámicos, así como tenerías u hornos de cal, que se pueden fechar entre los siglos IX-X (MARTI, J.; PASCUAL, J., 1995; 2000) y que refuerzan la opinión manifestada en su día por S. Gutiérrez de que en los antiguos centros urbanos sólo se conservan los edificios vinculados al poder eclesiástico, pero la ciudad ya está desestructurada (GUTIÉRREZ, 1996a: 62).

Gracias a la arqueología (GISBERT, 1986) sabemos que la antigua ciudad romana de Denia se encontraba al norte del castillo y del actual casco urbano, y que a partir del siglo III dC sufrió un proceso de desestructuración (GISBERT, 1986; GUTIÉRREZ, 1993) de tal manera que, hasta el momento, se desconoce de la existencia de cualquier resto de ciudad datable entre los siglos VIII o IX, ya que la ciudad islámica que conocemos, a mediodía del castillo, tiene sus orígenes a finales del siglo X, como ya tuve oportunidad de demostrar en mi «*Denia islámica. Arqueología y poblamiento*» (AZUAR, 1989).

Continuando hacia el sur y en la misma costa, nos encontramos con otra de las ciudades mencionadas por las fuentes «*madīna Laqant*», es decir la actual ciudad de Alicante. Esta pequeña ciudad costera, como la describió Al-Idrīsī (EPALZA, 1985), y que se extiende al abrigo o a los pies del monte Benacantil, es una de las pocas ciudades que aparecen con claridad en todas las versiones del Pacto de sumisión de Teodomiro, firmado en el año 713 (MOLINA, PEZZI, 1975-6). Como ciudad integrante del territorio de Tudmir ha sido objeto de diversos análisis por S. Gutiérrez, la cuál ha revisado la información arqueológica que han generado las excavaciones efectuadas en los últimos años en la ciudad, llegando a la conclusión de que la «*Laqant*» del Pacto, o el asentamiento tardorromano, podría situarse a los pies del Benacantil (GUTIÉRREZ, 1996: 243), siguiendo la opinión de P. Rosser (1990: 283ss). Sin embargo, seguimos sin conocer arqueológicamente la formación del asentamiento islámico, que está perfectamente documentado en los siglos X y XI (AZUAR et alii, 1990; ROSSER, 1993).

En un trabajo reciente, tuve oportunidad de analizar el origen del asentamiento de la «*madīna Ilī*» en su actual emplazamiento, a la vista de los resultados de las últimas excavaciones, que no dejaban lugar a dudas sobre la fundación islámica de la ciudad de Elche llevada a cabo a fines del siglo X o principios del siglo XI, en un emplazamiento «*ex novo*» y con un programa de desarrollo urbano totalmente islámico (AZUAR, 1998, 1998a), sin relación física ni histórica con la antigua población romana de «*Illici*», situada a tres kilómetros al sureste, en el lugar conocido como el yacimiento de la Alcudia. La antigua ciudad de Illici, al igual que las de Denia y Játiva, fue una sede episcopal visigoda que signó las actas del último Concilio Toledano del

año 693 y de la que se conservan importantes restos arqueológicos (LLOBREGAT, 1977: 89-93; POVEDA, 2000). Aunque parece mantuvo un representante de su iglesia hasta el siglo IX, — puesto que en el concilio de Córdoba del año 862 se menciona a Teudegutus como obispo de Ilici (LLOBREGAT, 1975) —, ello no debe suponer la existencia de una estructura eclesiástica ni urbana en Ilici hasta el siglo IX, ya que, como ha puesto de relieve S. Gutiérrez, en la ciudad de la Alcudia no hay restos arqueológicos posteriores a esta fecha, y por tanto debió abandonarse a lo largo del siglo VIII, dispersándose su población por las alquerías próximas (GUTIÉRREZ, 1996: 236-7).

Tres siglos antes se produjo el abandono del antiguo puerto de Ilici, nos referimos al «Portus Ilicitanus», actual población de Santa Pola que según sus excavaciones (SANCHEZ, 1986, 1997, 2000; SANCHEZ et alii, 1989); y como ha estudiado recientemente Sonia Gutiérrez (1997) se abandonó en el siglo V, quedando sus instalaciones semienterradas, de tal manera que en el siglo VIII, con la llegada de los musulmanes no existía, aunque se conocía su bahía como fondeadero natural.

Por último, nos encontramos con la ciudad de Orihuela que, a diferencia de las anteriormente citadas, no posee un origen romano claro, ni tampoco fue nunca capital de una provincia eclesiástica en época visigoda (LLOBREGAT, 1973), aunque posteriormente daría nombre a un territorio según el texto anónimo del Ravenate (LLOBREGAT, 1983). Sin embargo, aunque los restos arqueológicos sean escasos y las fuentes inexistentes, de repente surge con fuerza y protagonismo, al ser mencionada entre una de las ciudades que suscribieron el pacto de sumisión firmado por Teodomiro con 'Abd al-'Aziz en el año 713 (LLOBREGAT, 1973), y que pasó a ser la capital administrativa de este territorio (MOLINA, 1972). Recientemente, S. Gutiérrez ha vuelto a poner de manifiesto la dicotomía existente entre las informaciones aportadas por las crónicas o fuentes escritas y la inexistencia de restos arqueológicos (GUTIÉRREZ, 1996: 227-8); ya que los más antiguos conocidos de esa ciudad, que fue descendiendo a los pies de un castillo o fortaleza de época califal (AZUAR, 1981), definen un horizonte cronológico para su origen que no puede retrotraerse más allá del siglo X, según lo atestiguaba el propio arqueólogo de la ciudad E. Diz Ardid (1993).

A la vista de estos datos arqueológicos, resulta evidente que los antiguos puertos o fondeaderos romanos de la costa mediterránea peninsular, como fueron Sagunto, Denia o Santa Pola se habían abandonado varios siglos antes del episodio que analizamos, al igual que sucedía con sus ciudades más próximas, en las que la arqueología hasta el momento no ha podido constatar la existencia de niveles de asentamiento con anterioridad al siglo X. De todos estos casos, el único en el que hallamos restos arqueológicos que permiten contemplar un uso de fondeadero en el siglo VIII, sería el de Alicante, en su ubicación actual al pie del Benacantil, separado de su antiguo emplazamiento en la Albufereta, a tres kilómetros al norte, o en las playas del Bayer, al sur de la ciudad.

Pero aún así, resulta difícil de explicar el que esta importante flota de marinos provenientes del norte de África, tuviera como centro de actividades la abierta ense-

nada de Alicante, siendo más lógico pensar que buscara un emplazamiento más protegido y próximo a los reinos francos del norte, que le permitía una rápida acción de saqueo sobre los puertos o ciudades cristianas del mediterráneo, y por ello sería más creíble pensar que buscasen el abrigo en el interior del estuario del río Ebro, es decir en la ciudad de Tortosa. Ciudad que desde el año 801 hasta el 810 sufrió tres intentos de conquista por parte de las tropas carolingias (ZIMERMANN, 1998), y de la que salieron los barcos que, una vez desbaratados por el Conde Ermengol, se dirigieron hacia el Egeo y al puerto de Alejandría. Años más tarde, en el 827, desde este puerto salieron Fargalus y el «Tortosí» a la conquista de la isla de Sicilia. Es decir, creemos que existen suficientes pruebas arqueológicas como para defender que durante estos primeros años del siglo IX, Tortosa fuese la base más importante de operaciones de estos piratas que saquearon las costas cristianas del Mediterráneo Occidental, así como Alicante pudo ser el fondeadero temporal o de escala de las naves que procedentes de las costas magrebíes e ifriquíes se dirigiesen hacia el norte.

Todo ello, aprovechando la coyuntura política que supuso el gobierno independiente de Abd 'Allah el Balansí respecto al emir de Córdoba, de tal manera que una vez firmados los tratados entre éste último y los Carolingios, y los Idrisíes y los bizantinos, estos marineros se vieron obligados a desplazarse hacia el mediterráneo oriental. Años más tarde, con la muerte de El Balansí, las tierras de la cora de Valencia pasaron a la autoridad de Abd Al-Rahman II, el cual para asegurar su control mandó una expedición contra Barcelona, que al pasar por Tortosa, de alguna manera obligó a salir de ella a los últimos piratas que no aceptaban su autoridad. Por el sur, el control Emiral se hizo patente tras la declaración de guerra entre Mudaríes y Yemeníes, en el año 825, que fina-

lizó en el año 831, y que supuso la fundación de la ciudad de Murcia, como definitiva capital administrativa de las tierras de Tudmir.

II. EL REGRESO DE LOS PIRATAS Y LA FUNDACION DE RIBĀṬ-S

Si los primeros decenios del siglo IX se caracterizaron por la desarticulación de las ciudades y del poblamiento del mundo antiguo; será en la segunda mitad del siglo cuando comenzamos a encontrar datos incuestionables sobre un generalizado proceso de aparición de nuevos asentamientos y fundaciones, claramente islámicas, con especial incidencia en la franja costera (Fig. 2). Comenzando por la ciudad más al norte de Valencia, es decir por la ciudad de Burriana, que fue estudiada ampliamente por P. Guichard, en una primera monografía en colaboración con N. Mesado (1976) y posteriormente en un texto más amplio, dentro de una obra colectiva sobre la historia de Burriana, y de la que al analizar sus estratigrafías y materiales proporcionados por las excavaciones realizadas en diversos solares en el núcleo antiguo de la ciudad, concluye que su origen «...habría tenido lugar a lo largo del siglo IX, asentándose tal fundación sobre una importante vía indígena prerromana a su paso por el Riu Sec» (GUICHARD, 1987b: 87). Para esta datación se basa en la existencia en los niveles inferiores, un metro por debajo de un estrato definido por la presencia de cerámicas decoradas con la técnica del «verde y manganeso», de unos materiales hechos a torno con decoración incisa que considera como de esta época, aunque aparecen mezclados con abundante material romano reutilizado.

La ciudad de Alcira es una fundación islámica de nueva planta en un lugar de nueva ocupación sin precedentes anteriores. Los resultados que aportan las excavaciones demuestran y

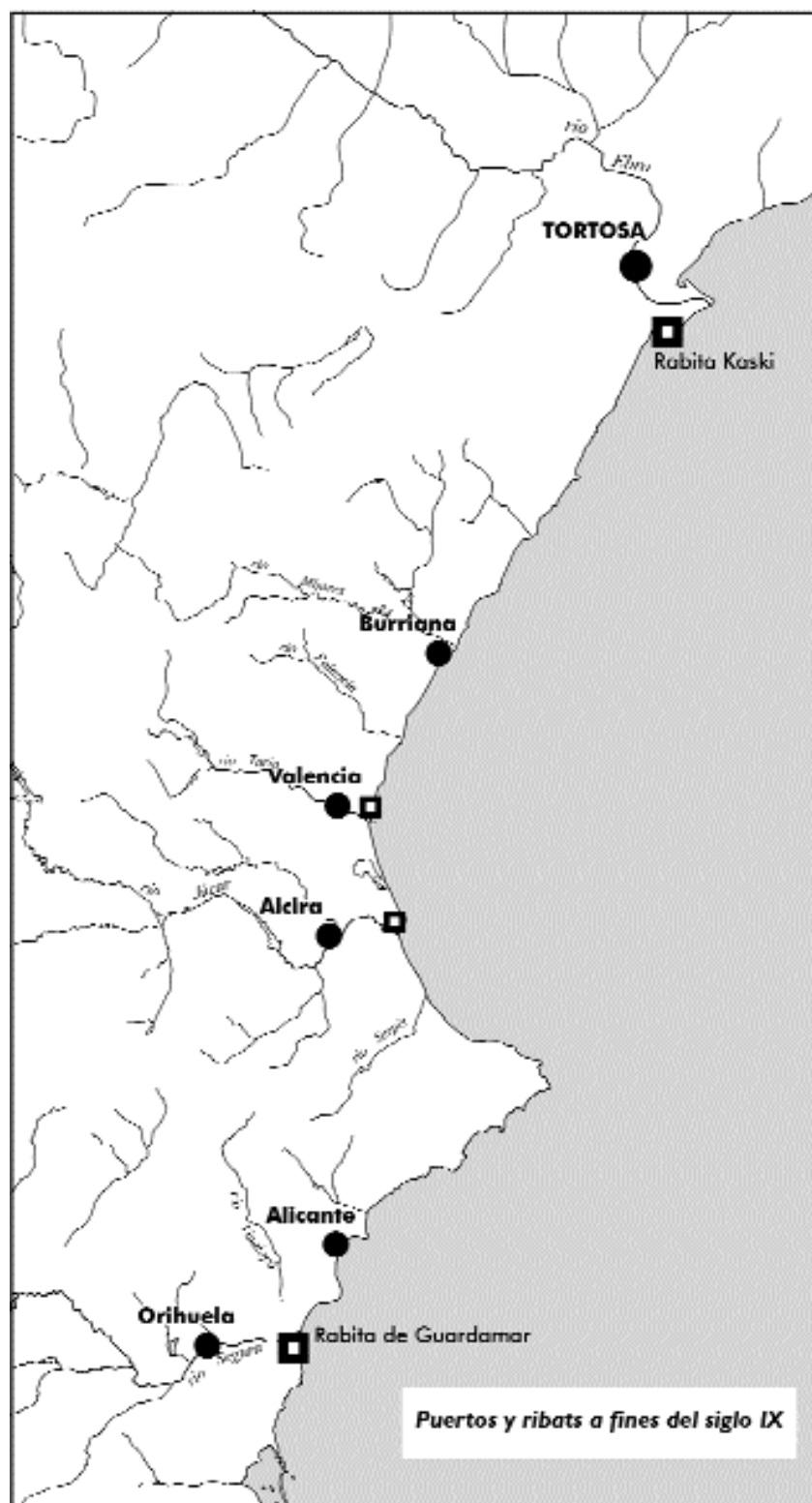


Figura 2

constatan este hecho, aunque quizás la singularidad de su emplazamiento, en una isla o meandro en el mismo río Júcar, influye en que los niveles de inundación escondan o imposibiliten conocer si hubo ocupación antigua por el nivel freático de las aguas (FERRER, 1993). Las excavaciones efectuadas en el año 1985 en el solar del antiguo colegio Julio Tena permitieron documentar la estratigrafía arqueológica de los orígenes y formación de este asentamiento. De los varios cortes efectuados en el solar (ROMAN, 1990), el conocido como «cata 3» proporcionó una clara estratigrafía de casi cinco metros de potencia. Los resultados de esta excavación fueron publicados (MARTINEZ, MARTINEZ, 1990) y se documentó en sus estratos inferiores (V a VII) un rico y variado registro cerámico pre-vidriado, dominado por producciones a torno y con formas como: candiles de piquera con cuellos de borde reentrante, las conocidas ollas de cuerpo globular y cuello acanalado, junto con las ollas o jarritos de perfil en «S», botellas o redomas de cuello estrecho y alto, cazuelas y formas abiertas de base plana y cortas paredes, algunas con pequeñas asas macizas de lengüeta, etc. El conjunto es claramente precalifal y más aún, la presencia de las ollas de perfil en «s», así como las formas abiertas con asas de lengüeta y realizadas a mano, algunos candiles de piquera corta y cuerpo lenticular, junto con ejemplares de jarritos de cuerpo bajo nos sitúan ante un contexto emiral encuadrable en el siglo IX (GUTIÉRREZ, 1993; 1996), confirmada esta cronología por la tipología de las ollas de cuello acanalado (BAZZANA, 1986; 1992). La documentación arqueológica confirma y constata el asentamiento de nueva planta en este lugar, un siglo antes de las informaciones que nos aportan las fuentes escritas, las cuales mencionan por primera vez a este lugar al narrar la sublevación del emir de Játiva, Amir ibn abi Yawsan, en los primeros años del siglo X (HUICI, 1970; GUICHARD, 1969; MOLINA, 1972).

La fundación de estos nuevos asentamientos en la costa viene a coincidir con la aparición de las rábitas. Así, el caso mejor conocido y del que se han conservado sus estructuras es, sin lugar a dudas, la rábita de las dunas de Guardamar en la desembocadura del río Segura. Sus excavaciones han permitido fecharla como de fines del siglo IX (AZUAR et alii, 1989, 2003; AZUAR, 1990), gracias sobretudo al estudio de sus materiales cerámicos provenientes de sus estratos inferiores, estudiados por S. Gutiérrez (1996), aunque su refundación se vincula a la fecha de la lápida aparecida a finales del siglo XIX, – dada a conocer por Codera y por L. Provençal, y revisada su traducción por C. Barceló (1998:128-130, nº 3) –, y que es del año 944. Por los datos arqueológicos sabemos también que se abandonó en los primeros años del siglo XI, siendo enterrada definitivamente a consecuencia del terremoto que asoló la zona en el año 1048 (AZUAR ET ALLI, 1989). Las estructuras conservadas y visibles en la actualidad son de época califal (AZUAR, BEVIA, BORREGO, SARANOVA, 1988-90), aunque se ha identificado la planta del primitivo *ribāt*, datado como de fines del siglo IX y que fue parcialmente destruido, para ser reconstruido a partir del año 944 (AZUAR et alii, 2003).

Lamentablemente, de esta rábita no se conoce mención alguna en las fuentes escritas y ha sido la arqueología no sólo la que la ha descubierto, sino la que ha generado la documentación necesaria para su conocimiento. Por suerte, existe otra

rábita que sí la conocemos a través de las fuentes, aunque desconozcamos su estructura ya que no poseemos datos arqueológicos ninguno; me refiero a la rábita de «Kaski», en la población de San Carlos de la Rápita (Tarragona), muy próxima a la población de Tortosa. Los orígenes de esta rábita son conocidos gracias a la profesora Dolors Bramon, traductora del texto de Al-Zuhri (1991) que, en su publicación de la parte referente al levante peninsular, hizo un estudio detallado de este topónimo (BRAMON, 1985), que amplió más tarde en un estudio casi monográfico dedicado a esta rábita (BRAMON, 1993). Del texto transcribimos parte de su traducción (BRAMON, 1985: 521-2):

«Entre Valencia y Tortosa está la rábita de Kaski, en la que se produce una de las maravillas del orde. Se trata de un pozo cuyas aguas, al decir de la gente, aumentan o disminuyen según el incremento o mengua del número de caravanas o de tropas que acampen junto a él (...) La noticia de la baraka de esta rábita ya la dio ('Abd al-Malik) ibn Habib en su obra».

Como analizó D. Bramón, en la nota 20 del texto, el personaje 'Abd al-Malik ibn Habib es un famoso jurista andalusí del siglo IX y, por tanto, según esta noticia, se puede considerar a esta rábita como de fines del siglo IX, y por tanto sería coetánea a la de Guardamar.

A la vista de estos primeros datos, se observa que a finales del siglo IX se produce un repoblamiento de la costa del Sharq al-Andalus, basada en fundaciones de nueva planta, ya sean asentamientos de carácter estable, como serían Burriana o Alzira, o establecimientos temporales de carácter militar-religioso, como serían estos ribats. Esta geografía, de norte a sur, sería la siguiente: en el estuario del Ebro, la rábita de Kaski (San Carlos de la

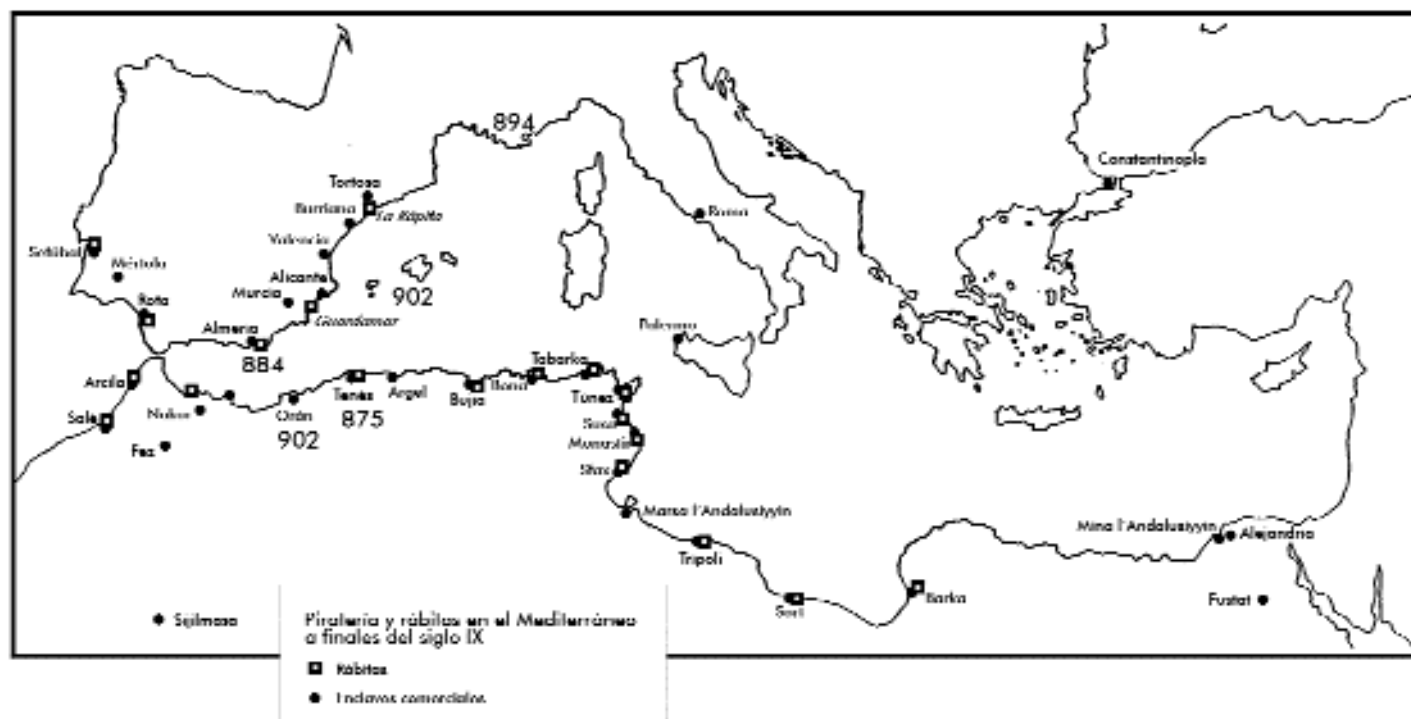


Figura 3

Rábita); próximo al sur de la desembocadura actual del río Mijares se fundó la población de Burriana; sobre el Júcar y a unos kilómetros al interior de su desembocadura, se fundó la población de Alcira y en la desembocadura del río Segura, el ribat de Guardamar.

La geografía de estos nuevos asentamientos costeros parece a primera vista totalmente arbitraria (Fig. 2); sin embargo, observando con detenimiento el emplazamiento de estos asentamientos nos encontramos que todos ellos coinciden o se vinculan a las desembocaduras de los ríos importantes. Este emplazamiento, en principio, no tiene nada que ver con la geografía de los puertos de época romana: Sagunto, Denia, el Portus Ilicitanus, vinculados a ensenadas desplazadas de las desembocaduras de los ríos que aprovechaban la protección de los marjales litorales, característicos de los puertos adelantados de las ciudades romanas:

así tenemos los ejemplos del puerto de Sagunto, a varios kilómetros de la ciudad que se encontraba al interior; el caso de Ilicie, separada por varios kilómetros de su fondeadero en el Portus Ilicitanus.

Ahora nos encontramos con asentamientos en la misma costa y junto o próximos a la desembocadura de los ríos y sobre todo en aquellos ríos que podían ser navegables o permitían la comunicación con las poblaciones del interior. Así, es claro el ejemplo de la rábita de Kaski, en la desembocadura del Ebro, que permitía su navegabilidad hasta la que será el arsenal de la flota califal, nos referimos a la población de Tortosa; otro ejemplo sería el de la población de Alcira, a la que se podía llegar remontando el río Júcar hasta bien entrada la Edad Media. Por último, el caso de la rábita de Guardamar, en la desembocadura del río Segura, punto clave para la entrada o salida de mercaderías hacia la población de Orihuela durante toda la edad media y que, para la época, es conocido el saqueo e incendio de la ciudad de Orihuela por los vikingos que remontaron el río en el año 858 (LIROLA; 1993:115).

Es evidente que nos encontramos ante una geografía sin parangón con el mundo antiguo y que se vincula directamente con los espacios fronterizos: entre las rutas marítimas y las vías de penetración fluviales. Y es en esta dinámica, en donde las rábitas realizan un importante papel de control militar y sobre todo comercial, en la frontera o en la entrada marítima de los territorios de las medinas, como eran Tortosa y Orihuela, a las que se vinculan directamente las rábitas de Kaski y de Guar-

damar. Por estas razones, no sería de extrañar que existieran otras rábitas en las desembocaduras del Turia o del Júcar; así, es conocido el caso de la rábita mencionada en la desembocadura del Guadalaviar en el Grau de Valencia, que diera a conocer L. Torres Balbás (1948: 487), de la que por desgracia conocemos su existencia por los documentos de la conquista cristiana, pero no tenemos constatación arqueológica; aunque su singular ubicación permitiría atribuirle esta primitiva fundación.

Dinámica de fundación de rábitas en las desembocaduras de los ríos que no es específica del Sharq al-Andalus, porque como ya propuse en un estudio sobre las «*Atalayas, almenaras y rábitas*» (AZUAR, 1995), es común al resto de las costas de al-Andalus en donde se aprecia una fase de fundación de ribats, a finales del siglo IX, con esta peculiar geografía en la desembocadura de los ríos. De esta época es el ribat de Rota (Cádiz) en la desembocadura del Guadalquivir, cuya fundación está íntimamente vinculada a la rábita de Kaski, como lo recoge el texto de al-Zuhri (BRAMON, 1991, 158):

«(237) dicha ciudad es contigua a un lugar llamado Rota (Ruta), donde existe una gran rábita, sobre la que dijo el alfaquí Abu Muhammad ‘Abd al-Malik ibn Habib: a quien se hace morabito en ella y practica el ayuno le son perdonadas sus faltas durante sesenta años»(...) También se dice que eso mismo sucede en la rábita de Kaski...».

Más al oeste, tenemos la Rábida de Huelva o «*rabitat al-Tawba*», de la que Al-Himyari dijo que era una isla en la costa del atlántico separada de la tierra por un brazo de mar y que dispone de pozos de agua dulce para el cultivo de legumbres. Más al oeste, entre la desembocadura del Tajo y el estuario del Sado se documenta la sierra de «*Arrábida*», en donde parece existió una rábita para controlar y defender la entrada del estuario del distrito de Alcacer do Sal, fundada a fines del siglo IX por los beréberes y que según al-Razi se encontraba entre las coras de Beja y Lisboa (PICARD, 1997; PICARD, FERREIRA, 1999: 75).

De todas estas rábitas la mejor conocida por las fuentes es precisamente la fundada en «*Mariyyat Bayyana*» o puerto de Pechina, que daría origen a la ciudad de Almería, y de la que Al-Udrí dice lo siguiente (SANCHEZ MARTINEZ; 1975-6: 45-6, nº 13):

«Descripción de la ciudad de Almería: en la antigüedad, Almería no conoció prosperidad material alguna a base de una población intensiva hasta que los árabes la utilizaron como «*ribāt*» y construyeron en ella torres de vigilancia (maharis). Las gentes acudían con un fin piadoso y permanecían allí practicando la vida de ribat. En aquel tiempo no había en ella construcción, ni vivienda alguna. Al-Nasir, el emir de los Creyentes ‘Abd al-Rahman, mandó rodearla con una sólida muralla de piedra en el año 343 (954-5dc.)».

La fundación de este ribat en el puerto de Pechina en el 884, según J. Lirola (1993: 122-3) la llevaron a cabo los marineros andalusíes, de las coras de Ilbira y de Tudmir, que procedían de la ciudad de Tenés, en donde en el año 875 intentaron establecerse pactando un mercado con los beréberes del lugar, pero lo insalubre del lugar, que les produjo graves enfermedades, les obligó a buscar un nuevo emplazamiento al otro lado en la costa de Pechina (LIROLA, 1993: 122-3).

La fundación de Almería se encardina dentro de la dinámica desarrollada por aquellos marineros andalusíes de consolidar, a nuestro entender, una ruta de puertos en la costa sur del mediterráneo en donde poder comerciar; y para ello, se establecieron no sólo en Tenés, sino también en los puertos de Argel, de Marsa l-Dayyay, al este de Argel, en Bugía, en Bona, en Marsa Ibn al-Ilbiri, cerca de Bona, en Tabarqa, en el puerto de Marsal-Andalusiyin, cerca de la isla de Yerba y se conoce la existencia de un Minâ’ al-Andalusiyin, en las proximidades de Alejandría, como recoge J. Lirola siguiendo los datos de Al-Bakri, el cual menciona que se dedicaban, sobretudo, a la importación de cereal del que al-Andalus era deficitario (LIROLA, 1993: 122).

Si estos marineros consiguieron consolidar una ruta comercial desde Al-Andalus hasta Alejandría, bordeando el mediterráneo desde Ceuta hasta Egipto, no resulta impensable el que intentasen consolidar esta ruta en la costa mediterránea de al-Andalus, buscando enclaves comerciales en las desembocaduras de los ríos, al igual que se había hecho en el norte de Africa. Este proceso se desarrollaría, según las fuentes escritas y arqueológicas en el último tercio del siglo IX, así sabemos del establecimiento de estos marineros en las ciudades costeras de Tenés en el año 875, que fundan Almería en el 884, Freixenetum en el 894, se instalan en Orán en el 902...; y no sería descabellado integrar en este

proceso de expansión y consolidación de estas repúblicas comerciales, la conquista y anexión de las Baleares llevada a cabo por Isâm al-Jawlânî en el año 902 (ROSSELLÓ, 1968; GUI-CHARD, 1987; EPALZA, 1982,1987). Establecimientos que se realizan con el consentimiento de los emires de al-Andalus; aunque el momento de mayor expansión coincidió con los años del turbulento gobierno de Abd 'Allah, dominado por la guerra civil o *fitna*, y por tanto, resulta evidente que estos marinos aprovecharon la debilidad del emirato para consolidar sus instalaciones comerciales no sólo en los puertos de las costas musulmanas, sino también en las cristianas.

Quizás el mejor resumen de este siglo IX, caracterizado, entre otras cosas, por la aparición de estos marinos independientes y de la fundación de rábitas, sea el texto de Al-Himyari que nos dejó sobre el establecimiento de los marinos en Pechina y que de la traducción de J. Lirola extractamos lo siguiente(1993: 389-392, ap. 1):

«Pechina era, antiguamente, la ciudad renombrada, antes de serlo Almería (...) El motivo de que se establecieran los marinos (al-bahriyyun) en la ciudad de Pechina fue que, cuando se fortaleció el poder de los hasaníes Banu Idris b. Idris en el Magreb, los califas (sic) omeyas ordenaron que se controlasen las costas y que ninguna embarcación navegase por el mar si no era bajo vigilancia y control (...) Así continuo la cuestión hasta que se produjeron los levantamientos en al-Andalus y se atenuó la vigilancia sobre el mar y sus costas. Entonces un grupo de chusma de al-Andalus acondicionó unos barcos con los que acudía a las costas desprotegidas y transportaba a la gente de todas partes. Son los llamados al-bahriyyun (los marinos). Se habían establecido, mayoritariamente, en la región de Tortosa (...)».

Queda claro que los primeros marinos se instalaron en Tortosa, procedentes del norte de África y aprovecharon la protección de los Idrisíes en las costas del mágreb y del gobierno del independiente emir 'Abd Allah el Balansí en las costas del levante de al-Andalus, desde donde asaltaron reiteradamente las poblaciones de las costas cristianas del mediterráneo durante los veinte primeros años del siglo IX. Sigue el texto:

«Cuando aumentaron en fuerza y en número, atacaron a los habitantes de Marchena (Marsana) y traicionaron el pacto que había entre el emir y ellos, cusándoles pérdidas a aquellos. Cuando partieron con el botín, se dieron cuenta de que no estarían a salvo si desembarcaban en las costas de Al-Andalus, por lo que habían de cambiar frecuentemente de lugar, aprovechando las ocasiones que se les presentaban para atacar con sus barcos las costas francas y otras (...)».

La firma de los pactos entre el emir de Al-Andalus y los Carolingios, y entre el emir Idrisí y los Bizantinos, la muerte de 'Abd Allah, y la ascensión al poder de Abd al-Rahman II que consiguió controlar las provincias orientales de la península y la crisis de los Idrisíes, supuso la diáspora o expansión mediterránea de estos independientes marinos que juntos a los expulsados de Córdoba se lanzaron a la conquista de las islas del mediterráneo oriental, conquistando y fundando el estado islámico de Creta y participando con los aglabíes en la conquista de Sicilia.

(3ª Fase de consolidación ruta comercial)

«Después acordaron marcharse a al-Andalus y establecerse en algún lugar de él. A continuación se asentaron al Este del valle de la dotación de los yemeníes. Allí apreciaron y trataron con benevolencia a los árabes que estaban frente a donde se habían establecido, regalándoles presentes y rarezas de Oriente y tratándolos con gran generosidad (...) Para ello pidieron permiso al imán Muhammad b. Abd al-Rahman y le rogaron que nombrase a uno de ellos y le otorgara autoridad para gobernarlos. El Emir muhammad estaba tan ocupado con los levantamientos de Ibn Marwan, Umar b. Hafsun y otros que les concedió lo que querían. Aquello se produjo en el año 276/889-890» (en esta fecha habría muerto Muhammad y por tanto o fue en el 884, o si fue esa fecha el acuerdo sería con 'Abd Allah).

Trascurrido este episodio de diáspora aquellos marinos andalusíes que consiguieron instalar sus alhóndigas a lo largo de los puertos de la costa sur del mediterráneo, regresaron a la península con el fin de instalarse en ella y aprovechando el consentimiento de sus emires, primero Muhammad y posteriormente 'Abd Allah, muy debilitados por sus conflictos internos, consiguieron consolidar sus instalaciones a lo largo de la costa mediterránea de al-Andalus, mediante una política basada en la fundación de rábitas, hasta conformar una verdadera ruta comercial en el mediterráneo occidental (Fig.: 3), controlada por los antiguos piratas andalusíes.

BIBLIOGRAFÍA

- ABAD, L.; GUTIÉRREZ, S.; GAMO, B. (2000), «La ciudad visigoda del Tolmo de Minateda (Hellín, Albacete) y la sede episcopal de Elo», en *Los orígenes del cristianismo...*, (Valencia), 101-112.
- ALEMANY BOLUFER, J. (1921), La geografía de la Península Ibérica en los escritores árabes», *REVISTA DEL CENTRO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS DE GRANADA Y SU REINO*, IX-XI, (Granada).
- ARANEGUI GASCÓ, C. (2000), «Sagunto en la antigüedad tardía» en *Los orígenes del cristianismo...*, (Valencia), 119-126.
- ARASA I GIL, F. (2000), «El conjunto monumental de Almenara (La Plana Baixa, Castelló)», en *Los orígenes del cristianismo...*, (Valencia), 113-118.
- AZUAR, R. (1981) *Castellologia Alicantina. Area meridional*, Alicante.
- (1989), *Denia islámica. Arqueología y poblamiento*, Alicante.
- (1990), «Una rábita hispano-musulmana del siglo X (Guardamar del Segura, Alicante, España)», *Archéologie Islamique*, 1, (Paris), 109-122.
- (1995), «Atalayas, almenaras y rábitas», *Al-Andalus y el Mediterráneo*, (Cádiz). 67-76.
- (1998), «Espacio hidráulico y ciudad islámica en el Vinalopó. La huerta de Elche», *Agua y Territorio*, II, (Petrel-Villena), 11-31.
- (1998a), «Del Hisn a la Madina en el Sharq al-Andalus, en época de los reinos de Taifas (siglo XI)», en *De Toledo a Huesca*, (Zaragoza), 29-43.
- (s.f.), «El castell en época medieval» en *Guía de los monumentos romanos y del castillo de Sagunto*, (València), 58-71.
- AZUAR, et alii (1989), *La Rábita califal de las dunas de Guardamar (Alicante). Cerámica, epigrafía, fauna y malacofauna*, Alicante.
- (1990), «Edad media islámica», en *Historia de la Ciudad de Alicante*, II (Alicante), 1-199.
- AZUAR, R.; BEVIA, M.; BORREGO, M.; SARANOVA, R. (1988-90), «La Rábita de Guardamar (Alicante). Su arquitectura», *Cuadernos de Medinat Al-Zahra*, 2, (Córdoba), 55-83.
- BARCELÓ TORRES, C. (1998), *La escritura árabe en el País Valenciano. Inscripciones monumentales*, Valencia. 2 vols.
- BAZZANA, A. (1986), «Essai de typologie des olles valenciennes», *II CICMMO*, (Madrid), 93-98.
- (1992), *Maisons d'Al-Andalus. Habitat médiéval et structures du peuplement dans l'Espagne Orientale*, Madrid, 2 vols.
- BRAMON, D. (1985), «El levante peninsular andalusí en la geografía de Al-Zuhrí», *Al-Qantara*, VI, 1-2, (Madrid), 517-524.
- (1991), *El mundo en el siglo XII. El tratado de al-Zuhrí*. Barcelona.
- (1993), «La Ràpita del Cascall al delta de l'Ebre», en *La Ràpita islàmica...*, (Sant Carles), 109-120.
- CALVO, M.; ARANEGUI, C. (1995), «Sagunt: sector plaza Foro. Niveles medievales. Campaña 1993-4». *Boletín Arqueología Medieval*, 9, (Madrid), 53-80.
- CARA BARRIONUEVO, L. (1990), *La Almería islámica y su alcazaba*, Almería.
- DE LA GRANJA, F. (1966: *La Marca Superior en la obra de Al-'Udrí. Estudios de Edad Media de la Corona de Aragón*, VIII, (Zaragoza).
- DE SLANE, Mac Guckin, 1965: *Description de l'Afrique septentrionale par Abou-Obeïd El-Bekri*. Argel (reimpr. de la de 1911-1913).
- DIZ ARDID, E. (1993), «Espacios urbanos en la Orihuela medieval», en *Urbanismo medieval del País Valenciano*, (Madrid), 157-195.
- EPALZA, M. DE (1982), «Orígenes de la invasión cordobesa de Mallorca en 902» *Estudis de Prehistòria, d'Història de Mayurqa i d'Història de Mallorca dedicats a Guillem Rosello i Bordoy*, (Mallorca), 111-129.
- (1985), «Estudio del texto de Al-Idrisi sobre Alicante», *Sharq Al-Andalus*, 2 (Alicante), 215-232.
- (1987), «Los cristianos en las Baleares musulmanas», *Les Illes Orientals d'al-Andalus*, (Palma de Mallorca, 1985), 133-143.
- (1988), «l'ordenació del territori del País Valencià abans de la conquesta, segons Ibn-Al-Abbar (segle XIII)», *Sharq Al-Andalus*, 5, (Alicante), 41-67.
- FERRER CLARÍ, A. (1993), «Aspectos geoarqueológicos de Alzira: estado actual y perspectivas», *Urbanismo medieval del País Valenciano*, (Madrid), 231-244.
- GISBERT, J. A. (1986), «Dianium», en *Arqueologia en Alicante. 1976-1986*, (Alicante), 25-27.
- (1993), «Dāniya y la Vila de Denia. En torno al urbanismo de una ciudad medieval», en *Urbanismo medieval del País Valenciano*, (Madrid), 63-103.
- GISBERT, J. A.; Et Alii (1992), *La cerámica de Daniyya-Dènia. Alfares y ajuares domésticos de los siglos XII-XIII*, València.
- GRANADA (1992), Al-Andalus. Las Artes islámicas en España, Granada.
- GUICHARD, P. (1969), «Le peuplement de la région de Valence aux deux premiers siècles de la domination musulmane», *Mélanges de la Casa Velazquez*, V, (Madrid), 105-153.
- (1976), *Al-Andalus. Estructura antropológica de una sociedad islámica en Occidente*, Barcelona.
- (1980), «La Valencia musulmana», en *Nuestra Historia*, (Valencia), II, 201-262.
- (1980 a), Toponymie et histoire de Valence à l'époque musulmane: un chef berbère valencien du XIème siècle à la conquête de la Sicile?, *I Congreso de Historia del País Valenciano*, II, (València), 399-409.
- (1987), «Los inicios de la piratería andalusí en el mediterráneo occidental (798-913)», en *Estudios sobre historia medieval*, (València), 73-103.
- (1987a), «L'intégration des Balears au pouvoir omeyyade de Cordoue», *Les Illes Orientals d'Al-Andalus*, (Palma de Mallorca, 1985), 55-71.
- (1987b), «Los orígenes islámicos», en *Burriana en su historia*, I, (Burriana), 71-88.
- (1990), *Les musulmans de Valence et la Reconquête (XIe-XIIIe siècles)*, Damas, 2 vols.
- GUICHARD, P.; MESADO, N. (1976), *Un menut poble del País Valencià durant l'època musulmana: Borriana*, Borriana.
- GUTIÉRREZ, S. (1993), «De la civitas a la madina: destrucción y formación de la ciudad en el sureste de Al-Andalus. El debate arqueológico», *IV CAME*, I, 13-35.
- (1993a), «La cerámica paleoandalusí del sureste peninsular (Tudmîr): producción y distribución (siglos VII al X)», *La cerámica altomedieval en el Sur de Al-Andalus*, (Granada), 37-65.
- (1996), *La Cora de Tudmîr de la antigüedad tardía*

al mundo islámico. Poblamiento y cultura material, Madrid-Alicante.

- (1996a), «Le città della Spagna tra romanità e islamismo», *Documenti di archeologia, Early medieval towns in the western mediterranean*, 10, (Ravello, 1994), 55-65.
- (1997), «Cuando el Portus dejó de ser puerto: el territorio ilicitano en la Alta Edad Media (ss. VI-X)», *I Congreso de Historia Local*, (Santa Pola-Alicante), 79-94.
- (1998), «Eastern Spain in the sixth century in the light of archaeology», *The sixth century. Production, distribution and Demand*, (Leiden-Boston-Köln), 161-184.
- GUTIÉRREZ, S.; MORET, P.; ROUILLARD, P.; SILLIÈRES, P. (1998-9), «Le peuplement du bas Segura de la Protohistoire au Moyen Âge (prospections 1989-1990)», *Lucentvm*, XVII-XVIII, (Alicante), 25-74.
- HUICI MIRANDA, A. (1970), *Historia musulmana de Valencia y su región*, Valencia, 3 vols.
- JUAN, E.; LERMA, J. V. «La villa áulica del Pla de Nadal (Riba-Roja del Turia)» en *Los orígenes del cristianismo...*, (Valencia), 135-142.
- LÉVI-PROVENÇAL, E. (1938), *La Péninsule Ibérique au moyen-âge d'après le Kitab ar-Rawd al-Mi'târ*, Leiden.
- (1953), «Description de l'Espagne d'Ahmad al-Râzî», *Al-Andalus*, XVIII, 51-108.
- (1987), *España Musulmana hasta la caída del califato de Córdoba (711-1031 de J-C.)*, en *Historia de España*, IV, Madrid, 6ª ed.
- LIROLA DELGADO, J. (1993), *El poder naval de al-Andalus en la época del califato Omeya*, Granada.
- LLOBREGAT, E. A. (1973), *Teodomiro de Oriola. Su vida y su obra*, Alicante.
- (1975), «Los orígenes y el final del Obispado de Elche» *Revista del Instituto de Estudios Alicantinos*, 14, (Alicante), 47-59.
- (1977), *La primitiva cristiandat valenciana*, València.
- (1983), «Relectura del Ravenate: dos calzadas, una mansión inexistente y otros datos de la geografía antigua del País Valenciano», *Lucentum*, I, I (Alicante), 225-243.
- (1991), «De la ciudad visigótica a la ciudad islámica en el este peninsular». en *La ciudad islámica. Ponencias y comunicaciones*, (Zaragoza), 159-188.
- LÓPEZ PIÑOL, M., (sf), «El Bajo Imperio en Sagunto», *Guía de los monumentos romanos y del castillo de Sagunto*, (València), 122-132.
- MACIAS SOLÉ, J. M. (2000), «Tarraco en la antigüedad tardía: un proceso simultáneo de transformación urbana e ideológica», en *Los orígenes del cristianismo...*, (Valencia), 259-271.
- MARTÍ, J.; PASCUAL, J. (1995), «Arqueología y proyecto urbano. Nuevas aportaciones para el conocimiento de la ciudad de Valencia en época medieval», *Boletín de Arqueología Medieval*, 9, (Madrid), 81-100.
- (2000), «El desarrollo urbano de Madīnat Balansiya entre el califato y el período Taifa», *Ciudad y territorio en al-Andalus*. (Berja, 1998), Granada, 500-536.
- MARTINEZ PEREZ, A.; MARTINEZ RUIZ, J. A. (1990), «Alzira hispano-musulmana: aproximación a su estudio», *Al-Gezira*, 6, (Alcira), 59-143.
- MARTINEZ SALVADOR, C. (1994), *El ribât en el mediterráneo occidental: Ifríqiya y Al-andalus, dos ejemplos de religiosidad (siglos IX-XI DC)*, Madrid (Tesis doctoral inédita).
- MIZAL, J. A. (1989), *Los caminos de Al-andalus en el siglo XII*, Madrid.
- MOLINA LÓPEZ, E. (1972), «La Cora de Tudmîr según Al'Udrî (S. XI). Aportaciones al estudio geográfico-descriptivo del SE. peninsular», *Cuadernos de Historia del Islam*, 4, S. Monográfica, nº 3, (Granada).
- MOLINA, E.; PEZZI DE VIDAL, E. (1975-6), «Últimas aportaciones al estudio de la Cora de Tudmîr (Murcia)», *Cuadernos de Historia Del Islam*, 7, (Granada), 83-111.
- OLCINA, M. (sf), «La ocupación ibérica y romana del cerro del Castell», *Guía de los monumentos romanos y del castillo de Sagunto*, (València), 72-108.
- PASCUAL, J.; SORIANO, R. (1993), «Aproximación al urbanismo de la Valencia medieval», *Urbanismo medieval del País Valenciano*, Madrid, 331-351.
- (1994), «La evolución urbana de Valencia desde época visigoda hasta época Taifa (siglos V-XI)», *IV CAME*, II, (Alicante), 67-75.
- PICARD, CH. (1997), *l'Océan Atlantique musulman. De la conquête arabe à l'époque almohade*, Paris.
- PICARD, CH., FERREIRA, I. C. (1999), «La défense côtière au Portugal à l'époque musulmane: l'exemple de la presqu'île de Setúbal», *Archéologie Islamique*, 8-9, (Paris), 67-94.
- POVEDA NAVARRO, A.M. (2000), «El obispado de Ilici», en *Los orígenes del cristianismo...*, (Valencia), 85-92.
- (2000a), «El obispado de Elo», en *Los orígenes del cristianismo...*, (Valencia), 93-99.
- RIBERA I LACOMBA, A. (2000), «Valentia siglos IV y V: el final de una ciudad romana», en *Los orígenes del cristianismo...*, (Valencia), 19-32.
- RIBERA, A.; ROSSELLÓ, M. (2000), «La ciudad de Valencia en época visigoda», en *Los orígenes del cristianismo...*, (Valencia), 151-164.
- (2000a), «El primer grupo episcopal de Valencia» en *Los orígenes del cristianismo...*, (Valencia), 165-185.
- ROMAN RIECHMANN, C. (1990), «Plaza del Sufragio. Alzira, la ribera Alta», *Excavacions Arqueològiques de Salvament a la Comunitat Valenciana. 1984-1988. I. Intervencions urbanes*, (València), 92-3.
- ROSSELLÓ I BORDOY, G. (1968), *L'Islam à les Illes Balears*. Palma de Mallorca.
- ROSSELLÓ, M. (2000), «El obispado de Valentia», en *Los orígenes del cristianismo...*, (Valencia), 71-76.
- (2000a), «El recinto fortificado de València la Vella en Riba-Roja de Túria», *Los orígenes del cristianismo...*, (Valencia), 127-133.
- (2000b), «El conjunto monástico de la Punta de l'Illa de Cullera», en *Los orígenes del cristianismo...*, (Valencia), 143-150.
- ROSSER LIMINANA, P. (1990), «Los restos arqueológicos» en *Historia de la Ciudad de Alicante*, II, (Alicante), 120-150.
- (1993), «La ciudad de Alicante y la arqueología del poblamiento en época medieval islámica», *Urbanismo medieval del País Valenciano*, (Madrid), 27-62.
- SANCHEZ FERNANDEZ, M. J. (1986), *Portus Illicitanus. Datos para una síntesis*, Santa Pola.
- (1997), «El puerto romano de Santa Pola (Portus Ilicitanus)», *I Congreso de Historia Local*, (Santa Pola-Alicante), 63-78.

- (2000), «El puerto romano de Santa Pola. Portus Ilicitanus», en *Los orígenes del cristianismo...*, (Valencia), 65-70.
- SANCHEZ, M. J.; et alii (1989), «Descubrimiento de una factoría bajoimperial de salazón de pescado en Santa Pola (alicante), *Saguntum*, 22, (Valencia), 413-438.
- SANCHEZ MARTINEZ, M. (1975-6), «La cora de Ilbira (Granada y Almería) en los siglos X y XI, según al-'Udrī (1003-1085)», *Cuadernos de Historia del Islam*, 7, (Granada), 5-82.
- SORIANO SANCHEZ, R. (2000), «El monumento funerario de la cárcel de San Vicente y las tumbas privilegiadas» en *Los orígenes del cristianismo...*, (Valencia), 187-192.
- TORRES BALBAS, L. (1948), «Rábitas hispanomusulmanas», *Al-Andalus*, XIII-2, 475-491.
- VV.AA. (1982), *Estudis de Prehistòria, d'Història de Mayurqa i d'Història de Mallorca dedicats a Guillem Rosello i Bordoy*, Mallorca.
- (1986), *Arqueologia en Alicante. 1976-1986*, Alicante.
- (1987), *Burriana en su historia*, Burriana, 2 vols.
- (1987a), *Les Illes Orientals d'al-Andalus*, Palma de Mallorca.
- (1990), *Excavacions Arqueològiques de Salvament a la Comunitat Valenciana. 1984-1988. I. Intervencions urbanes*, València.
- (1990a), *Historia de la Ciudad de Alicante*, Alicante, 4 vols.
- (1991), *La ciudad islámica. Ponencias y comunicaciones*, Zaragoza.
- (1993), *Urbanismo medieval del País Valenciano*, Madrid.
- (1995), *Al-Andalus y el Mediterráneo*, Cádiz.
- (1998), *Castillos y territorio en al-Andalus*, (Berja. 1997), Granada.
- (1998a), *L'Incastellament*. (Girona, 1992; Roma, 1994), Roma.
- (1998b), *Agua y Territorio. I Congreso de Estudios del Vinalopó*, Petrer-Villena, 2 vols.
- (1998 c), *L'Islam i Catalunya*, Barcelona, 2 vols.
- (1998d), *De Toledo a Huesca. Sociedades medievales en transición a finales del siglo XI (1080-1100)*. (Huesca, 1996), Zaragoza.
- (2000), *Ciudad y territorio en al-Andalus*. (Berja, 1998), Granada.
- (2000a), *Los orígenes del cristianismo en Valencia y su entorno*, Valencia.
- (s/f), *Guía de los monumentos romanos y del castillo de Sagunto*, València.
- ZIMMERMANN, M. (1998), «Els Carolingis i el califat», *L'Islam i Catalunya*, (Barcelona), 93-108.

I PORTI DELLA TOSCANA ED IL LORO RUOLO NEGLI SCAMBI COMMERCIALI DEL MEDITERRANEO TRA X e XIII SECOLO

G. BERTI*

C. RENZI RIZZO**

Una panoramica dei porti e degli approdi della Toscana, nel Medioevo (**Fig. 1**), si può ricomporre seguendo il percorso tracciato nel: «*Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei*», recentemente studiato da Patrick Gautier Dalché¹. Questo *Liber*, riferibile agli anni 1160-1200, è di autore ignoto, ma «*maioris Pisane ecclesie canonici exortatus*» alla sua compilazione (Gautier Dalché 1995, pp. 7-16, in particolare p. 10). L'esposizione inizia dalla costa africana (p. 111); nel passaggio da una località all'altra viene indicata la direzione e la distanza relativa, espressa in «miglia». La porzione tirrenica delle coste della penisola italiana è descritta da sud verso nord e, all'interno di questa, quella relativa alla Toscana è ai punti 1709-1776 (pp. 160-162), dopo *Civitatem Vetera* (Civitavecchia – Lazio) e fino alla foce del fiume Magra (Liguria)². Altre fonti consentono di integrare il quadro, sia in relazione a siti alto-medievali³, sia dei secoli centrali del Medioevo⁴, e studi specifici sono più o meno disponibili per quasi tutti gli scali menzionati⁵.

Il quadro comprende un numero di approdi abbastanza consistente, ma alcuni avevano una funzione di scali locali, per la pesca o per una navigazione di cabotaggio, lungo la costa, d'imbarcazioni di stazza limitata; altri (ad es. Vada e Luni) sono stati importanti soprattutto in epoche anteriori a quelle qui considerate, o hanno acquisito un certo ruolo (ad es. Motrone) solo dal XIII secolo in poi. Nei secoli X-XIII su tutti s'impone, in ogni modo, il caso di Pisa, con il suo complesso sistema portuale.

PISA: UN CASO ESEMPLARE DI SISTEMA PORTUALE DALL'ANTICHITÀ AL MEDIOEVO

Gli studi più recenti sul ruolo marittimo di Pisa nell'alto e nel pieno medioevo, grazie alla contemporanea utilizzazione di fonti scritte e fonti archeologiche, hanno confermato la partecipazione di Pisa al sopravvissuto commercio mediterraneo fino all'inizio del VII secolo, una sua evidente crisi demografica e produttiva nel corso del medesimo, una modesta ripresa già alla fine del VII-inizi VIII secolo, e segni apprezzabili di recuperate energie nel corso del IX – prima metà del X secolo (cfr. ad es. Tangheroni, Renzi Rizzo, Berti 2000). I ritrovamenti archeologici, in particolare, hanno progressivamente confermato ciò che alcuni studiosi avevano già intuito, vale a dire che la relativa lontananza della città dal mare e il suo essere circondata, o meglio, fasciata da due corsi d'acqua, l'Auser e l'Arno, l'avevano praticamente costretta ad organizzare la sua pluriscolare attività marittima e tutte le attività ad

essa connesse in «un sistema di impianti e di infrastrutture coordinate in funzione di un sistema economico e di mercato complesso» di cui la città, in senso stretto, rappresentava soltanto uno dei poli (Rossetti 1985). Abbiamo testimonianza, ormai, che dall'antichità al medioevo la città utilizzò approdi diversi, anche ad una certa distanza l'uno dall'altro e talvolta contemporaneamente, «in relazione alle dimensioni e al carico delle navi, alla navigabilità del fiume e all'evolversi della morfologia costiera che (...) ha progressivamente subito notevoli mutamenti, particolarmente marcati in corrispondenza del delta dell'Arno e dell'area a Nord di Livorno» (Pasquinucci 1986). Nell'*Itinerarium maritimum Antonini Imperatoris*, databile all'età di Caracalla, sono infatti attestati uno scalo alla foce dell'Arno (*Pisae fluvius*), da identificarsi con l'approdo di S. Piero a Grado, e un *Portus Pisanus*, distante dal primo circa nove miglia (= km 13,3), localizzabile fra l'odierno sbocco del Calambrone, Santo Stefano ai Lupi e il promontorio di Livorno (Bruni 1998, p. 154)⁶. Ma in età romana altri porti-approdi sono stati individuati nel territorio pisano dalle indagini geomorfologiche e idrografiche, insieme a quelle sui reperti archeologici: Isola di Migliarino, a nord di Pisa, sulla destra del fiume Serchio, oggi ubicato a 4 km circa dalla linea di costa, databile fra la media e la tarda età repubblicana ed il V-VI secolo d.C., con continuità di frequentazione anche in età medievale, e i vicini Poggio al Marmo e Porto alle Conche (Pasquinucci 1988; Redi *et alii* 1988, pp. 160-161).

In tempi recenti è stato inoltre scavato stratigraficamente il porto di Vada, in località S.Gaetano, nel tratto costiero a sud di Pisa, il quale ha reso testimonianza, con i suoi ingenti reperti, della vitalità economica della città e del suo territorio fino agli inizi del VII secolo, e soprattutto del suo inserimento, fino a quella data, nei circuiti del commercio mediterraneo



Figura 1 – Gli scali e gli approdi della Toscana nel medioevo: 1 Giliu; 2 Port'Ercole; 3 Ansedona – Feniglia; 4 Bengodi; 5 Thalamone; 6 Castiglion della Pescaia; 7 Portus Ferraria; 8 Falescia – Portovecchio di Piombino; 9 Populonia; 10 Baratuli; 11 Villa Vadense; 12 Liburnia; 13 Portus Pisanus; 14 Foce fluminis Sarni; 15 Foce fluminis Sercli; 16 Motrone; 17 Lunensis Civitas

che toccava il Nord Africa, le isole dell'Egeo e le coste asiatiche, in particolare quelle siro-palestinesi (Pasquinucci 1995; Pasquinucci *et alii* 1996). Ed in tempi recentissimi l'archeologia ha riportato alla luce lo spettacolare approdo presso la staxione

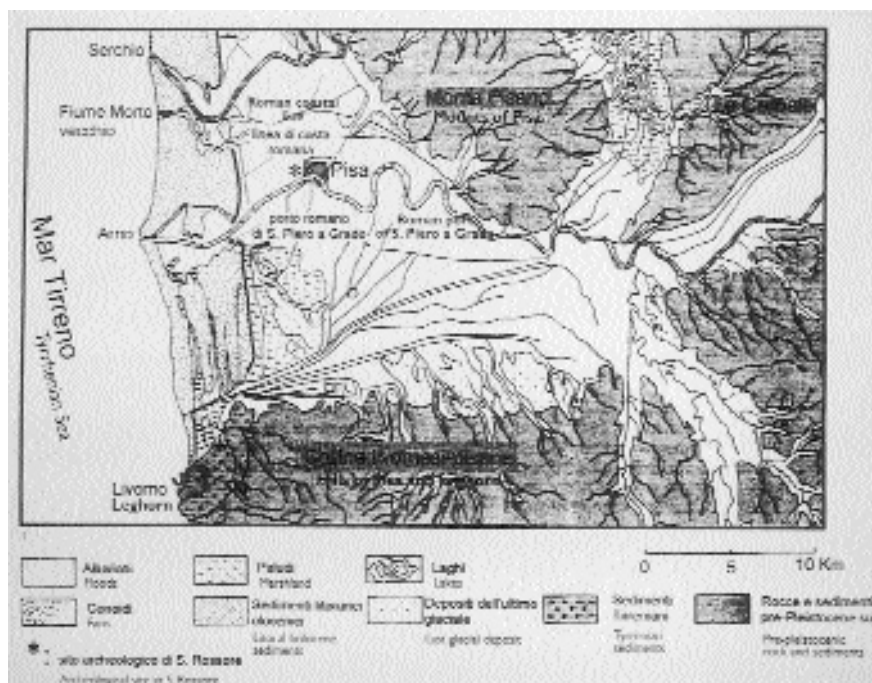


Figura 2 – Carta geomorfologica della pianura di Pisa in epoca romana con l'indicazione del sito archeologico di San Rossore (da Bruni 2000, p. 91 / Fig.1)

di S. Rossore, ubicato su un ramo occidentale dell'Auser, uno dei due fiumi che solcavano la pianura prossima a Pisa in epoca romana e tardo-antica (**Fig. 2**). Il porto fluviale, già in funzione dallo scorcio del V secolo a.C., quando venne dotato di strutture murarie per l'attracco delle imbarcazioni, esaurì il suo ruolo tra la fine del V e gli inizi del VI d.C. L'area indagata ha restituito un ingente quantitativo di materiali di età etrusca e romana e, sorprendentemente, i resti di almeno 16 navi, attualmente in corso di studio⁷.

Ma quale fu il destino delle strutture portuali sorte in età romana tra Stagno e S. Stefano ai Lupi, il *Portus Pisanus* delle fonti classiche, nell'alto medioevo, specialmente dopo la conquista della costa da parte dei Longobardi?

Le fonti scritte consentono di supporre che Pisa non abbia mai del tutto abbandonato la capacità antica di andare per mare e riferiscono in particolare, limitandoci alle notizie più eclatanti, che:

- I dromoni dei pisani nel 603 erano pronti ad uscire in mare (Gregorio Magno e, per una rilettura recente del passo, Tangheroni 2001b).
- Adelchi, figlio di Desiderio, nel 774 s'imbarcò per Costantinopoli proprio *in portu Pisano* (Paolo Diacono).
- Gli ambasciatori del califfo Harun Rashid entrarono nell'801 in *portum Pisas* (*Annales Regni Francorum* all'a.).

- Bonifacio, conte di Lucca, con una piccola flotta, partita probabilmente da Pisa, nell'828 si recò sulle coste africane per attaccare il nemico saraceno (*Ibidem*, all'a.).
- Il re Ugo di Provenza nel 926 arrivò con una nave a Pisa, divenuta ormai, a detta del cronista, *Tusciae provinciae caput* (Liudprando).

Per non parlare delle testimonianze relative alla navigazione di cabotaggio, che continuò ad essere effettuata dalla Maremma alla costa pisana per rifornire di grano e sale i *potentes* della contea-ducato di Lucca dapprima e della Marca poi, dei collegamenti persistenti da e per la Corsica, della flotta che la marchesa di Toscana Berta, sul finire del IX secolo, utilizzava per difendere la costa dagli attacchi musulmani (Tangheroni, Renzi Rizzo, Berti 2000; Renzi Rizzo 2001).

In realtà però, non abbiamo alcuna informazione sulle strutture portuali di età medievale, se non quando esse furono oggetto di una massiccia riorganizzazione nella seconda metà del XII secolo, anche se il toponimo «Porto Pisano» è attestato in documenti del IX e X secolo (Rossetti 1985; Ceccarelli Lemut 2002). Solo infatti tra il 1156 e il 1177 – come risulta dagli *Annali* del Maragone – furono costruite, a protezione dell'ingresso portuale: la Torre della Meloria, 10 miglia a sud ovest, a levante della Torre del Fanale, preesistente; le due torri che chiudevano il seno stesso del porto, che diventeranno quattro alla fine del secolo; una fonte *pro utilitate marinariorum* nell'insediamento a ridosso del porto (S. Stefano alla «Gronda dei lupi»); una grande casa destinata ad alloggio dei marinai; un pozzo (**Fig. 3**). Furono inoltre tagliate le prime 50 pertiche del canale della Vettola, che raggiungeva S. Piero a Grado seguendo un tracciato

precedentemente scavato da un ramo secondario dell'Arno, le prime 50 pertiche del Caligi di Stagno, che collegava Stagno all'Arno, ed ancora altre 50 del canale di San Pietro, che collegava Stagno a S. Piero. Un fondaco, per stivare le merci in arrivo o in partenza venne costruito nel 1177 e l'ospedale di Stagno già nel 1154 aveva sostituito il vecchio ospedale dell'Uscione, che aveva il compito di tutelare il ponte che era necessario attraversare, andando da Pisa a Porto Pisano e viceversa (Ceccarelli Lemut 1998).

Le costruzioni che i documenti testimoniano sono riferibili ad un complesso portuale di tipo commerciale. Le cronache delle imprese belliche narrano, infatti, che le navi militari prendevano il mare direttamente dalla foce del fiume o dalla foce risalivano direttamente in città, senza passare da «Porto Pisano» (Calisse 1904, vv. 163-169). Tali costruzioni erano soltanto una parte di un sistema portuale articolato che trovava all'interno della città il suo completamento. Le merci, infatti, venivano scaricate dalle navi nel bacino del Porto a mare, caricate su carri che percorrevano la via che collegava il porto alla città o su imbarcazioni più piccole, trainate per i canali e lungo il corso dell'Arno (sulla viabilità del territorio pisano, antica e medievale cfr. Ceccarelli Lemut, Pasquinucci 1991). Raggiunta la città proseguivano fino al borgo di San Vito, sulla destra del fiume. Alle porte della città erano sottoposte a gabella e poi inoltrate alla vicina darsena interna, «dove le merci venivano immesse sul mercato che si teneva nella piazza San Donato, che fu inglobata nel lato est del palazzo già granducale, ora sede della Soprintendenza ai Monumenti (...). Una *magnam domum pro communi utilitate habentem caput in Arno et iuxta viam sancte Marie* (...) iniziata a costruire nel 1160 come probabile emporio e sede degli uffici commerciali del porto urbano, completò il



Figura 3 – Carta Topografica di parte della pianura di Livorno con l'indicazione dei resti dell'antico «Porto Pisano»: secondo una ricostruzione del XVIII secolo (da Targioni Tozzetti 1768-1779, Tomo II, p. 378, Tav. I). A.A. Sito dove si trovava il «Villaggio o Castello di Porto Pisano» nel Medioevo. B. Sito del «Villaggio di Porto Pisano» negli ultimi tempi della Repubblica pisana. E. Sito dell'antica insenatura, che formava «Porto Pisano» prima dell'interramento. Torri all'ingresso del Porto. Linea di costa nel XVII s. (= «Lido del Mare nell'An. 1694»). Linea di costa nella seconda metà del XVIII s. (= «Lido Moderno»)

quadro delle infrastrutture portuali nella città» presenti nella seconda metà del XII secolo⁸. Ciò che sembra significativo, come è stato giustamente rilevato dagli studiosi che si sono occupati dell'argomento, è che le attività che si svolgevano in quel borgo a ridosso del fiume erano strettamente collegate con quelle che si praticavano di norma all'interno dell'area portuale marittima di Porto Pisano: un medesimo funzionario, infatti, nel 1162 presiedeva *guardie Sancti Viti et Magnalis portus* (Rossetti 1985, p. 264; Garzella 1987, in particolare p. 53, nt. 21).

Posteriori agli inizi del XIII secolo, risultano, dalle fonti scritte, le più antiche strutture della *terzana*⁹, vale a dire i cantieri e la darsena, ubicata anch'essa sulla sponda destra dell'Arno, poco più a mare della dogana e della darsena interna, ad ovest del borgo di San Vito (cfr. anche Redi 1987; 1991, pp. 337-345). La sua costruzione dovette procedere però con molta lentezza e sia le fonti scritte sia i saggi di scavo effettuati in tempi recenti, ma ancora inediti, hanno individuato sulle strutture superstiti interventi databili fino al XV secolo. Essa confinava ad oriente con le mura urbane ed era fortificata sugli altri tre lati: quattro torri, costruite in tempi diversi, ne rafforzavano gli angoli. All'interno fu dotata di 80 *portichi* per il ricovero delle galere e la complessa cura della sua costruzione dapprima, della sua organizzazione e manutenzione successivamente, furono affidate all'*Opera della Tersana*, cui era pre-

posto un *operarius* eletto congiuntamente dagli Anziani, dai consoli degli Ordini del Mare, dei Mercanti, della Lana, e dai priori delle sette Arti. Egli gestiva il patrimonio finanziario dell'ente, in cui confluiva una quota dei proventi della dogana, – la *degathia* delle fonti – e, in situazioni di particolare difficoltà, era autorizzato ad utilizzare i materiali provenienti dalla distruzione di edifici appartenenti a cittadini che si fossero macchiati di colpe contro la collettività. Nell'area di S. Vito si conservano ancora oggi parti degli «arsenali repubblicani» (**Fig. 4**) e, sulle due sponde del fiume, qualche resto della porta della «degatia» («vecchia» su quella destra, «nuova» su quella sinistra). La situazione di massima è evidenziata su una pianta schematica (Garzella 1990, p. 172, Tav. XIII) mentre su una del catasto del 1900 sono indicate le emergenze nell'area della «cittadella», comprendenti gli «arsenali repubblicani» prima delle distruzioni posteriori a tale data (Redi 1991, tav.46a). Di questi ultimi sono state proposte delle suggestive raffigurazioni nel XIX secolo (De Fleury 1873, Pl.XLII, XLIII), mentre recentemente è stata avanzata la ricostruzione ipotetica della «Terzana» nell'ultimo quarto del XIII secolo (Redi 1991, Tav. 46b).

La conquista di Pisa da parte fiorentina, nel 1405, è certamente da registrare come un trauma di portata considerevole nella storia della città marinara, ed il fuoco che i pisani stessi appiccarono in quell'occasione alla *tersana*, ormai divenuta *cittadella* e venduta dai Visconti agli odiati nemici, è certamente emblema della gravità dell'evento. Gli studi più recenti, tuttavia, effettuati su quella miniera d'informazioni che è l'Archivio Datini di Prato, hanno consentito di verificare la persistenza di un apprezzabile volume d'affari sulla piazza pisana ancora almeno per qualche decennio (Tangheroni, Vaccari 1992; Vaccari c.s.).



Figura 4 – Resti ancora esistenti dei «portichi» degli arsenali repubblicani

PISA E LA SUA ATTIVITÀ SUL MARE

Una cospicua messe di fonti c'informa sulle attività marittime di Pisa, sui suoi rapporti commerciali, politici e culturali con città dell'intero bacino del Mediterraneo. Come in parte abbiamo già visto, molto è stato scritto in merito. I vari aspetti della vita della città collegata al mare, del costante impegno dei suoi cittadini per dotarla di strutture adeguate ad un centro portuale di scala internazionale, dal quale partivano navi locali, per viaggi anche a lunga distanza, ed approdavano navi e genti di varie nazionalità, emergono con sempre maggiore chiarezza attraverso studi più o meno recenti. Nei secoli considerati Pisa fu certamente uno dei porti più importanti del Mediterraneo, utilizzato anche da altre città toscane (non solo Firenze). Tra quelli delle aree non islamizzate, solo pochi altri potevano competere con questa «Repubblica».

Pur essendo impossibile riassumere in poche pagine le attuali conoscenze, tenteremo di fornire un'idea sui tipi d'informazioni disponibili, distinguendo quanto emerge da alcune «fonti scritte», e quanto da alcune «fonti archeologiche».

> «Fonti scritte»

Senza entrare in merito alle evoluzioni della politica interna di Pisa né ai rapporti con le città dell'interno, né, infine, alle questioni relative alla presenza pisana in Sardegna e in Corsica, le notizie trascelte concernono, in prevalenza, eventi storici: epiche battaglie, azioni marittime di varia portata, patti di alleanza e di agevolazioni commerciali, e simili¹⁰. Queste, nel loro complesso, come mostrano gli esempi riportati in ordine cronologico, forniscono un'idea abbastanza esauriente della partecipazione della città alla vita dell'intero bacino mediterraneo.

- Negli «*Annales Pisani*» di Bernardo Maragone si legge che nel 970 «*fuert Pisani in Calabria*», probabilmente in appoggio all'azione dell'imperatore Ottone I, tesa a contrastare le continue incursioni saracene contro la Calabria e la Puglia (Scalia 1963, p. 239/nota 21; Tangheroni 2000, p. 15).
- Nella stessa opera è ricordato: «MV. *Fuit capta Pisa a Saracenis*. MVI. *Fecerunt Pisani bellum cum Saracenis ad Regium et gratia Dei vicerunt illos in die S. Sixti*» (Maragone, «*Annales Pisani*»; Scalia 1963, pp. 237-238). Quest'ultima notizia è immortalata, insieme a quelle relative alla Sardegna (1015-1016) e a Bona (1034), sulla famosa «epigrafe delle imprese di Pisa», inserita sul duomo cittadino (Scalia 1963, pp. 252-253; Peroni 1995, pp. 1, 337-338/9a; Banti 2000, pp. 47-48).
- Nel 1011 «*Stolus de Hispania venit Pisas et destruxit eam*» (Maragone, «*Annales Pisani*», all'a. MXII), mentre nel 1015-1016 Pisa e Genova intervennero in Sardegna, dietro sollecitazione del papa, per ostacolarvi il tentativo di insediamento da parte di Mugetto re di Denia (Maragone, «*Annales Pisani*», agli aa. MXVI-MXVII; Tangheroni 1996, p. 139). Notizie sull'impresa contro «*Mugetus*» si trovano anche nel «*Chronicon Pisanum*», nel «*Liber Maiolichinus*» e in fonti arabe. Questa si concluse con la vittoria pisana e la cattura di un figlio e della moglie di Mugetto (Scalia 1963, pp. 239-244).
- Nel 1030 «*li Pisani presono la città di Chartagine di Barberia* (Bona) *cho'lloro isforzo di galee*»; nel 1034 «*fecerunt stolum in Africam ad civitatem Bonam, gratia Dei vicerunt illos*» (Maragone, «*Annales Pisani*», all'a. MXXXV; Tolaini 1999, pp. 35, 44). In quel momento in quella città dell'Ifrīqiya, in arabo al-'Annāba, regnava al Mu'izz, padre di Tamīm (Scalia 1963, pp. 244-245; 1971, pp. 7, 17). L'anno dopo (1035) «*presono per forza Liperi* (= Lipari – Messina) *e dierola allo imperatore di Roma*» (Tolaini 1999, p. 76; da Ranieri Sardo).
- Alla metà del secolo «*li Pisani presono tucta l'isola di Chorsica et dierola al vescovo di Pisa*» (Tolaini 1999, p. 44; da Ranieri Sardo). «In quest'epoca le navi (galee comprese) venivano costruite sulle rive del fiume (Arno), il cui controllo era dunque estremamente importante insieme a quello dei boschi circostanti...», per l'approvvigionamento del legname (Tangheroni 2000, p. 10). Nei pressi della chiesa omonima, era già esistente il Borgo di S. Vito, nell'area che – è stato ipotizzato – fino dal X s. avrebbe ospitato gli arsenali «nei quali furono costruite le galee vincitrici nel 1005 contro Reggio Calabria», e quelle utilizzate nelle imprese successive (Redi 1994, pp. 291-292, 300-301).
- Altre fonti narrano episodi militari di vario genere: ad esempio, la cattura in mare di cavalieri normanni (1055) o l'assalto, presso l'Isola del Giglio (1063), a monaci di Montecassino che si recavano in Sardegna, su invito del giudice di Torres (Ronzani 1996, pp. 78, 119, 126-132).
- La famosa impresa di Palermo (1060), condotta con «numerosa flotta», conclusasi felicemente nel 1064, fruttò un ingente bottino, che le cronache indicano impiegato per «*fare sancta Maria, el Duomo, e 'l vescovado di Pisa*» (Peroni 1995, pp. 13, 342/40; Ronzani 1996, pp. 112-119; Tolaini 1999, p. 95).
- Nel 1076 Matilde di Canossa fece seppellire a Pisa la madre Beatrice. Tale tumulazione è ricordata con disappunto dal monaco Donizone, essendo la città invasa da «mostri marini, sordida per la presenza di pagani, Turchi, Libici e anche Parti, mentre i turpi Caldei ne percorrono il litorale» (Donizonis Presbyteris 1940, p. 53; Peroni 1995, p. 14, 401/458; Ronzani 1996, p. 134).
- Nel diploma, concesso nel 1081 da Arrigo IV ai pisani, si legge «*et consuetudines quas [Pisani] habent in mari, sic eis observabimus, sicut illorum est consuetudo*» (Rossetti 1993, pp. 165-166).
- Nel 1085 papa Gregorio VII concesse l'inf feudazione («in effettiva») di Maiorca a Pisa (Mainoni 1994, p. 200).
- Al 1087 risale l'impresa di al-Mahdia e Zawila, narrata nel «*Carme Pisano*», nel «*Chronicon Pisanum*» e in altri testi latini ed arabi (Scalia 1971, pp. 8-13). «Le clausole imposte al sovrano ziride Tamin meritano di essere ricordate perché chiariscono i fini della guerra perseguiti dalla spedizione cristiana: il pagamento di una pesante indennità..., la liberazione dei prigionieri cristiani, l'impegno a cessare ogni attività corsara, la totale franchigia dai diritti doganali...» (Tangheroni 1994, p. 18).
- Nel 1092 l'arcivescovo Daiberto (poi primo patriarca di Gerusalemme) ottenne da Urbano II, per la chiesa pisana, i diritti metropolitici sulla Corsica (Petralia 2000, p. 101). Nello stesso anno i pisani, alleati con i genovesi, aiutarono dapprima i re di Castiglia e d'Aragona e il conte di Barcellona, a cacciare (momentaneamente) il Cid dalla città di Valenza e successivamente Alfonso VI di Castiglia e i catalani ad attaccare Tortosa (Guichard 1990, pp. 14, 65, 134).

- La cronaca pisana *Gesta triumphalia per Pisanos facta* ci informa che nel 1098-1099 Daiberto promosse l'allestimento a Pisa di una grande flotta, della quale egli fu «*ductor et rector*», per recarsi in Terrasanta (Tangheroni 1996, pp. 154-155). Nel 1099 «*In eodem itinere Pisanus populus Maidam, urbem fortissima cepit, et Laudociam, cum Boemondo et Gibellum (Siria) cum ipso et comite Sancti Egidii obsedit*» (Maragone, «*Annales Pisani*, all'a. MIC; Matzke 1994).

La rassegna potrebbe continuare a lungo, ma, in merito al XII secolo, verrà estratto solo qualche ulteriore dato, scelto tra quelli che confermano la presenza pisana in varie località o che attestano specifici accordi.

- Dal 1101 al 1108 i Pisani parteciparono alla presa di Arsuf e di Cesarea, alla conquista di Acri e all'assedio di Laodicea. Come ricompensa Tancredi d'Altavilla concesse loro un quartiere a Laodicea ed uno ad Antiochia, oltre alla libertà di frequentare porti e terre da lui governate (Tangheroni 1996, p. 159).
- Alessio I, *basileus* di Costantinopoli, nel 1111 accordò ai pisani protezione in tutto il territorio, un quartiere nella città per l'alloggio dei mercanti (con chiesa, abitazioni, luoghi per commercio), uno scalo riservato nel porto, un magazzino per le merci, etc. (Banti 1998, pp. 8-9, 12).
- Negli anni 1113-1115 si svolse l'epica impresa delle Baleari, narrata nel «*Liber maiolichinus*», e immortalata anche su epigrafi commemorative (Calisse 1904; Scalia 1963, pp. 264-272, Mulet Más 1991, ed altri). Tale campagna (pisano-catalana) pose «le basi dei privilegi goduti dai pisani nelle terre catalane» (Mainoni 1994, p. 200).
- Risale al 1133 il primo trattato di commercio, documentato nelle fonti scritte, con il quale l'emiro Ali Ibn Yusuf concesse a Pisa privilegi commerciali in Marocco, Tlemcen, (Maragone, «*Annales Pisani*», all'a. MCXXXIV; Tangheroni 1994, pp. 17, 20). Il cronista pisano Maragone riferisce anche che nel 1134 gli ambasciatori di vari stati nord-africani giunsero a Pisa, su due galee di loro proprietà, per concludere una tregua decennale (Tangheroni 1996, p. 146). Nello stesso anno furono rinnovati i privilegi pisani a Costantinopoli, confermati di nuovo nel 1143 (Banti 1998, p. 12).
- Nel 1149 «Muhammad b. Mardanîš, el famoso «rey Lope o Lobo» de las crónicas cristianas, firma un tratado por diez años con la República de Pisa y con la de Génova. Por este pacto se ofrece a los italianos que viven en Valencia y Dénia una alhóndiga para el comercio y un baño gratis.» (del Carmen Barceló Torres 1984, p. 131). Il trattato fu poi rinnovato nel 1166 (Tangheroni 1994, p. 21).
- Informazioni storico-geografiche sul mondo musulmano, su paesi dell'Asia, dell'Europa e dell'Africa, si trovano nell'opera di al-Zuhrî, vissuto tra la fine dell'epoca almoravide e l'inizio di quella almohade. Nelle pagine dedicate a Pisa si legge che questa città è più importante di quella di Genova. I Pisani sono considerati «avant tout comme de redoutables guerriers, dont la force repose davantage sur la violence militaire e sur la maîtrise des techniques (métallurgiques, de construction navale, de fabrication de machines de guerre)», ma anche «des merchants sur terre et sur mer, qui vont jusqu'aux limites de la Syrie, jusqu'à Alexandrie et l'Egypte, au extrémité du Maghreb et en al-Andalus. De chez eux viennent les *shayatin*, ces navires appelés *ghirban et qata'i*, qu'ils ont été les premiers à utiliser sur mer. De chez eux viennent le *tartar* (térebenthine), le cuivre, le safran, le coton» (Guichard 1990, pp. 64-66; Renzi Rizzo 2003). Lo stesso geografo riporta che nel 1150 le navi pisane, nel porto di Alessandria, erano le più numerose (Jacoby 1995, p. 77). Una descrizione di Pisa e di Genova si trova anche nell'opera dello scrittore arabo al-Idrisi, e quasi contemporanea è quella del viaggiatore ebreo Beniamino de Tudela, nel suo Libro di viaggi (Tangheroni 1996, pp. 141-142).
- Nel 1150 circa «Un monaco islandese, Nikolas Bergsson, raccontando il suo viaggio in Italia, riferisce di avere incontrato dei musulmani a Pisa.» (Tangheroni 1994, p. 20; 1996, p. 146).
- Un trattato, tra l'arcivescovo e il console di Pisa da un lato e il califfo al-Zahir dall'altro, riguarda un fondaco usato dai pisani in Egitto nel 1153, confiscato e restituito dopo un incidente. L'anno seguente la città toscana ottenne da Rainaldo di Antiochia un terreno nel porto della città di Laodicea per costruirvi una casa; recuperò anche il fondaco di Alessandria, ne ottenne uno a Fustat ed ebbe la concessione di circolare liberamente (1154-1168) da Alessandria al Cairo (Jacoby 1995, pp. 77-78, 80; Balard 1998, p. 629; Tolaini 1999, p. 73).
- E' datato al 1157 il più antico dei trentacinque documenti in arabo conservati presso l'Archivio di Stato di Pisa, una lettera del re di Tunisi all'arcivescovo, ai notabili, ai consoli e al popolo di Pisa con la quale il sovrano promette la liberazione

- dei Pisani fatti schiavi e la riduzione della gabella sulle merci (Amaldi 1995, p. 41).
- La presenza di «forestieri» a Pisa, nei primi anni sessanta del XII secolo, è attestata anche da «una interessante disposizione con cui venivano confermati i provvedimenti contro coloro che, capeggiati dal corsaro Trapelicino, avevano commesso su certi, non meglio precisati, saraceni un «*abbominavele et nefandissimum maleficium*», riportata nel «Breve Consulum» pisano (Tangheroni 1996, p. 141).
 - Nel 1165 Pisa ottenne in feudo la Sardegna da Federico I° (Tangheroni 1995, p. 37); negli anni 1165-1175 essa fu impegnata in uno scontro decennale con Genova per la supremazia su quei porti della Francia meridionale che avevano ormai assunto il ruolo «di punti cardine del commercio internazionale a lunga distanza» (Salvatori 2002, pp. 61-68).
 - Nel 1167 partì da Pisa per Costantinopoli un'importante ambasceria che sostò ad Ancona, a Spalato e a Ragusa, per patteggiare, con i locali governi, accordi tesi ad assicurare «punti di appoggio amici per le navi e i mercanti pisani sulla rotta per Costantinopoli» (Banti 1998, pp. 10-11). Pisa ottenne ad Acri il primo nucleo di quello che sarà poi il grande quartiere pisano e privilegi giurisdizionali per una propria curia giudiziaria (Tangheroni 1994, p. 27; 1996, p. 160).
 - Nel 1180 circa il padre di Alessandro Fibonacci, «*publicus scriba*» (= notaio) per il comune di Pisa alla dogana di Bugia, dove era presente una colonia pisana almeno dal 1133, chiamò presso di sé il figlio per avviarlo allo studio «abbaci». Leonardo venne inviato ad apprendere il «magisterio in arte per novem figuras Indorum» in Egitto, Siria, Grecia, Sicilia, Provenza (Tangheroni 1994, pp. 15-17).
 - Tra i documenti in arabo dell'Archivio di Stato di Pisa si trovano lettere del presule pisano e dei consoli della città a Giuseppe Abu-lakub, califfo almohade (1181), del principe delle Baleari all'arcivescovo e ai notabili di Pisa (1184) e il trattato di commercio tra il califfo almohade e i consoli pisani concluso nel 1086 per mezzo dell'ambasciatore At.r.wan figlio di Tedesco» (Amaldi 1995, p. 41). Tutte testimonianze preziose dell'importanza che il commercio coi paesi musulmani aveva assunto nell'economia della città tirrenica, senza esclusione di merce alcuna: nel 1182 il Saladino scrisse al califfo di Bagdad a proposito dell'utilità per l'Islam di poter usufruire delle armi trasportate da veneziani, genovesi, pisani. E ciò in evidente contrasto con il divieto emesso dal pontefice nel III Concilio Lateranense del 1179 che colpiva con la scomunica i fornitori di armi ai musulmani (Tangheroni 1996, p. 162).
 - Nel 1188, dopo il disastro di Hattin, i pisani (come i genovesi) ottennero in Terrasanta importanti spazi (con edifici, bagni, forni, mulini) e privilegi giurisdizionali, quali il diritto ad usare i propri pesi e misure, nei porti di Tiro, Acri, Giaffa. Alla terza crociata, guidata dall'imperatore Federico Barbarossa, con Filippo Augusto, re di Francia, e Riccardo Cuor-di-leone, re d'Inghilterra, Pisa, in accordo con Genova, partecipò con una spedizione di 50 galee. Il papa, che aveva dato alla flotta il proprio vessillo, nominò l'arcivescovo di Pisa, Ubaldo, suo legato (Tangheroni 1996, p. 160). Nel 1192, dopo un periodo di difficoltà, Isacco II concesse nuovamente ai pisani gli antichi privilegi costantinopolitani: il quartiere pisano era allora lungo le rive del Bosforo (Banti 1998, pp. 11-12).
 - Nel 1197 Pisa aveva un fondaco anche a Salonicco (Tolaini 1999, p. 116) e una nutrita serie di documenti fornisce informazioni sulla coeva situazione a Tunisi, dove risiedeva una numerosa colonia mercantile pisana: nel 1200-1201 una fitta corrispondenza tra le autorità tunisine e quelle pisane riguarda atti di pirateria commessi da navi pisane e le conseguenti rappsaglie, ma non mancano le attestazioni di un «salvacondotto spedito dal principe almohade di Tunisi ai mercanti pisani» e di uno «concesso da Iusuf-ibn-Mohammed, preposto alle dogane di Tunisi e Madia, al mercante pisano Pace ...», le «credenziali di Nash-ibn-Abd di Ceuta ai consoli e notabili di Pisa per Angelo Spinola, e la richiesta di inviare al califfo un ambasciatore pisano.» (Tangheroni 1994, pp. 22-25; Amaldi 1995, p. 41-42).
 - Altre fonti testimoniano la partecipazione diretta di Pisa alla vita del Mediterraneo in un interscambio continuo di rapporti tra cristiani e musulmani. Il *Liber Abaci* di Leonardo Fibonacci (Leonardo pisano), datato nella sua prima edizione al 1202, risponde in modo sostanziale alle nuove «esigenze suscitate dallo sviluppo del commercio e dell'economia monetaria: conoscenza dei pesi, misure e monete in uso nei diversi paesi e, accanto a questi, i calcoli mercantili imposti dall'attività di scambio ed ancora, i primi rudimenti della tecnica contabile» (Berti M. 2000, p. 17; cfr. anche Tangheroni 1994, pp. 15, 25-26).
- Le notizie si fanno ancor più numerose nel corso del XIII secolo, confermando l'attività marittima di Pisa e il perdurare di costanti rapporti con molti paesi del Mediterra-

neo. Gli studi in merito sono moltissimi e risulta difficile, in questa sede, operare una selezione. Per concludere questo paragrafo possiamo solo proporre qualche ulteriore *flash*, trascelto all'interno di una miriade di dati, tutti in qualche modo interessanti.

Nel 1230-1240, ad esempio, Pisa è «uno dei punti nevralgici del sistema politico-economico costruito da Federico II». I pisani «divennero quasi gli unici detentori del commercio marittimo mediterraneo e esercitarono il monopolio sul grano siciliano e sui prodotti orientali che facevano tappa nei porti siculi». Consoli pisani sono segnalati a Trapani, Palermo, Messina, Napoli; rapporti privilegiati della città toscana sono testimoniati con Marsiglia (Salvatori 2002, pp. 127-144) e con i paesi della Corona d'Aragona (Castagneto 1996, pp. 23-32). Di un certo rilievo è il trattato con gli Hafsidi di Tunisi, con il quale venne concesso ai pisani di avere fondachi, in Ifriqya e a Bugia, di dimensioni uguali a quelli dei genovesi (con chiesa, cimitero, forno, bagno). Tunisi, inoltre, continuava ad essere la piazza mercantile più frequentata dai pisani (Tangheroni 1994, p. 22): gli accordi precedenti furono rinnovati nel 1264, alla scadenza trentennale, e permisero loro «di avere fondachi a Tunisi, Bona, Tripoli, Cappili e Sfax ... esenzioni fiscali, libertà di movimento e di acquisto di qualsiasi merce» (Banti 1995, pp. 310, 315, 337-340; Castagneto 1996, pp. 29, 88). A *Bugea*, nella seconda metà del secolo, sono attestati ancora non pochi mercanti pisani di prima grandezza (Castagneto 1996, pp. 44-45), ed il fatto che in un testamento del 1278 sia ricordato un «fondaco maggiore dei pisani» lascia supporre che ne esistessero almeno due (Tangheroni 1994, p. 24).

Nello stesso periodo la presenza dei pisani (come quella di altri latini) in Egitto, a Damietta, è collegata al ruolo di questa città in relazione al commercio a media distanza con Aciri e Ayas (= Laiazzo), nella Piccola Armenia, e al cabotaggio tra queste due città, lungo la costa levantina, per mezzo di imbarcazioni di stazza piccola e media (Jacoby 1995, p. 84).

Interessante è infine ricordare che si deve ad un mercante pisano la più antica pratica di mercatura conosciuta, datata al 1278: «*La memoria de tucte le mercatantie, come caricano le navi in Alessandria, e li pesi come tornano d'una terra ad un'altra*» (Berti M. 2000, p. 363).

Per concludere, la mancanza di documenti mercantili ha portato a ritenere che con la disfatta della Meloria, inflitta dai Genovesi ai Pisani nel 1284, si sia determinato il definitivo tracollo della potenza commerciale pisana. Almeno il rinvenimento dei codici contabili del *Lou dels Pisans* prova il contrario: nella prima metà del XIV secolo, infatti, le relazioni Pisa – Baleari erano ancora intense, essendo testimoniata sul mercato di Maiorca la presenza dei più bei nomi dell'aristocrazia mercantile pisana (Antoni 1977, pp. 3-4).

➤ «FONTI ARCHEOLOGICHE»

Non entrando in merito ai resti sopravvissuti relativi alle strutture murarie, che attestano un'intensa ripresa edilizia a partire dalla seconda metà del X secolo¹¹, e

rimandando a quanto già detto a proposito del «sistema portuale», volgeremo l'attenzione solo agli oggetti, di vario genere, pervenuti fino a noi a documentare, in modo tangibile, rapporti con vari paesi del Mediterraneo.

- Alcuni di tali manufatti hanno carattere «eccezionale». In questi casi, trattandosi di testimonianze diverse tra loro come origine e come datazione, siamo autorizzati a pensare che si possa trattare di doni particolari o di prede di guerra, e non di acquisizioni specifiche su qualche mercato. D'altra parte, nella documentazione scritta, non mancano i riferimenti ad ingenti bottini nel corso di «imprese» belliche, come non manca qualche sporadico cenno a doni. Ad esempio, nel 1100, Goffredo di Buglione, «difensore del Santo Sepolcro», donò alla città i battenti «d'argento», per la porta destra della facciata del duomo; nel 1110 «l'imperatore d'Oriente Giovanni II Comneno fa pace con Pisa» promettendo doni annuali al duomo (Peroni 1995, p. 14); nel 1136 un'ambasciata bizantina portò, ancora alla cattedrale pisana, doni preziosi (Tangheroni 1994, p. 28). Appartengono a questa serie di oggetti anche il famoso «grifo» in bronzo, riferito recentemente alla produzione dell'XI s. della Spagna islamica, ed il capitello firmato «*Fath*», un lapicida dell'al-Andalus, la cui attività è attestata a Cordova e a Medina al-Zahara sul finire del X s. (930-970), entrambi già inseriti sullo stesso monumento ed oggi conservati al Museo dell'Opera della Primaziale. Sono ricordate, comunque, ulteriori testimonianze dei secoli XI-XIV, attribuibili, forse, anche a rapporti commerciali, se non, addirittura, alla presenza in città di artigiani islamici (Baracchini, Caleca 1995).

Le ceramiche

La massima parte delle testimonianze archeologiche, che attestano senza ombra di dubbio rapporti di carattere commerciale, è costituita, in ogni modo, da ceramiche importate nel corso di tutto l'arco di tempo qui considerato; e queste sono distinguibili in due distinte categorie:

1. «Ceramiche non rivestite»: da trasporto

Tali manufatti, per lo più recipienti chiusi, sono verosimilmente pervenuti in città come contenitori di merci varie. Pur non mancando rinvenimenti da «sterri», ed in ulteriori interventi archeologici editi o ancora inediti, rivestono un particolare significato i recuperi nello scavo di Piazza Dante (PD.). Un gruppo, bene attestato, è costituito, ad esempio, da anfore a «cannelures», di XI-XII s. (**Fig. 5**), che, stando anche ai risultati di analisi archeometriche, risultano essere di produzione del Nord-Africa o della Sicilia (Menchelli 1993).

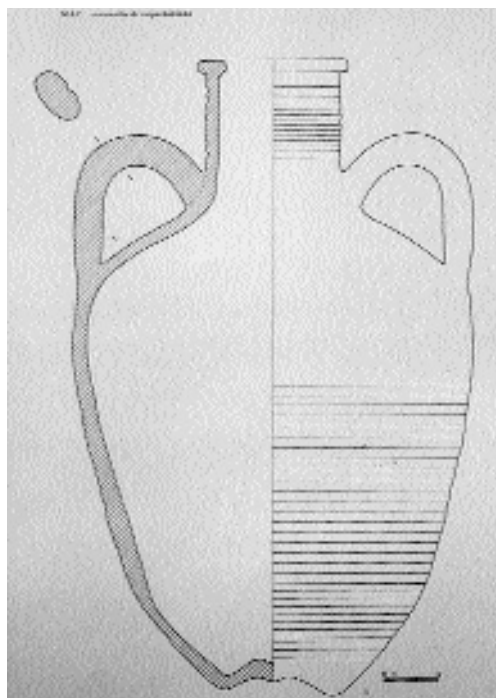


Figura 5 – Esempio di ceramica non rivestita, da trasporto. Anfora a «cannelures» dagli scavi di Piazza Dante. Produzione del Nord-Africa o della Sicilia, XI-XII secolo (da Menchelli 1993, p. 520)

2. «Ceramiche con rivestimenti vetrificati e decorate»: da mensa

In questo caso, contrariamente al precedente, si tratta invece dell'importazione di recipienti in ceramica. Forme aperte e chiuse sono state recuperate in ambito urbano in numero veramente notevole. Molto è stato scritto al riguardo e ci limiteremo pertanto, in questa sede, ad esporre un riassunto dei dati disponibili (cfr. ad esempio Berti 1997a; 1997b; Berti, Gelichi 1998a), in attesa di potere integrare gli stessi con nuove evidenze emerse nel corso di indagini archeologiche recentissime o ancora in corso.

Queste ceramiche «esotiche», proprio per l'ampia disponibilità, trovarono nella città due impieghi distinti: nella vita domestica e nella decorazione architettonica.

- I rinvenimenti di due scavi (P. D. = Piazza Dante e P. C. = Piazza dei Cavalieri, ed altri), mostrano che le stesse furono utilizzate anche nelle case medievali di cittadini pisani di ceto medio o medio-basso (Berti 1993a, pp. 535-582; 2000). In questi contesti figurano tipi morfologici aperti e chiusi, gli ultimi pressoché assenti, invece, nel repertorio usato a scopo decorativo.
- Pure i così detti «bacini» (esempio in **Fig. 6**), a parte il fatto di essere, ad eccezione di un caso, recipienti aperti, non attestano una particolare selezione, né morfologica, né di dimensioni (per un «Corpus» cfr. Berti, Tongiorgi 1981). Questi ultimi, in ogni modo, costituiscono una fonte di informazioni privilegiata: per lo stato di conservazione, di norma discreto, ma, soprattutto, per le datazioni, avendo potuto dimostrare, in modo non confutabile, che il loro inserimento avveniva al momento dell'edificazione delle strutture murarie arricchite con tale decorazione (cfr. ad esempio Berti 1997a, pp. 11-15).

Abbondanti reperti del genere sono stati restituiti dal sottosuolo, in vari punti della città, negli anni Cinquanta-Settanta del XX secolo; ma questi («da sterri»), non provenendo da indagini archeologiche controllate, non possono essere utilizzati per



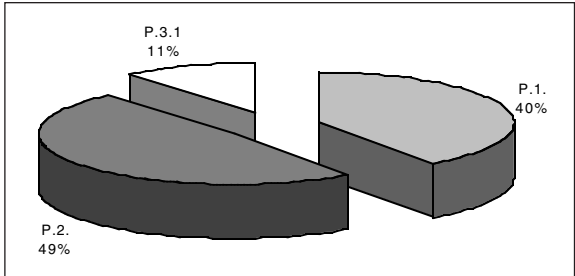
Figura 6 – Esempio di struttura architettonica decorata con «bacini». Pisa, chiesa di San Sisto (4° quarto XI s.), particolare del fianco sud: «bacino» n.154 (E. «cuerda seca»), n.155 (ET. «lustrato metallico»); n.156 (TN. «invetriato monocromo con ornamenti solcati»)

valutazioni statistiche, costituendo soltanto un indice della potenzialità del sottosuolo stesso. Preliminari valutazioni sono già possibili, comunque, considerando insieme le testimonianze raccolte negli scavi sopra ricordati (cfr. P. D.: Berti 1993a; P. C.: Berti 2000) ed i «bacini». I rinvenimenti relativi ai differenti momenti sono riassunti nello schema 2 e nel grafico 1:

Schema 1

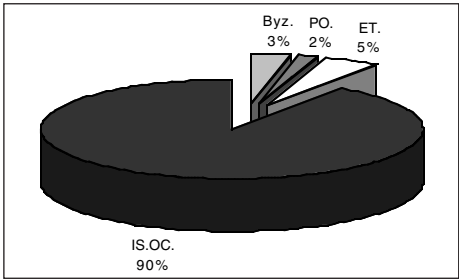
PISA – «Bacini» + esemplari da scavi (P. D. e P. C.) = 563 esemplari			
	Périodo:		
Ceramiche Islamiche e bizantine	P. 1: f. X – XI s.	P. 2: XII s.	P. 3.1: 1 ^a m. XIII
	225	274	64

Grafico 1 – Percentuali relative delle ceramiche islamiche e bizantine importate nei differenti periodi



Le definizioni delle aree di provenienza, rispetto a quelle proposte nel «Corpus» del 1981 (Berti, Tongiorgi 1981), si sono andate sempre più precisando nel corso degli anni, con l'ausilio anche di analisi archeometriche. Il panorama che possiamo proporre oggi è quello riassunto nel grafico 2.

Grafico 2 – Importazioni a Pisa (4^o quarto X – 1^a metà XIII s.). Ceramiche: Islamiche (PO. = del Vicino – Oriente; ET. = dell'Egitto; IS.OC. = di paesi occidentali), e Bizantine (Byz)



Revisioni abbastanza interessanti concernono, ad esempio, le ceramiche riferibili ad aree bizantine (o islamiche limitrofe). Queste, pur essendo in numero abbastanza modesto (3,2%) e tutte del XII secolo, risultano fabbricate in centri differenti. Le sei della prima metà del secolo presentano almeno tre tipi di argille, mentre le dodici dell'ultimo quarto sono: in tre casi simili alle precedenti, negli altri di siti dell'Egeo, della categoria nota come «Zeuzippus ware – Class II», ad eccezione di uno (Berti, Gelichi 1997; 1998b). Ancora meno sono i manufatti islamici da paesi del Vicino Oriente (1,9%), attestati nel XII e nei primi decenni del XIII secolo, facilmente distinguibili da tutti gli altri per la natura del *corpo ceramico* (molto ricco in silice) e per la copertura con *vetrina alcalina* blu su disegni in nero, oppure in altri colori (monocromi). Un po' più numerosi sono gli esemplari di fabbriche egiziane (4,6%), che, a Pisa, compaiono alla fine del X secolo per esaurirsi con l'inizio del XII. Le caratteristiche riportano almeno a due centri: quelli decorati a «*lustro metallico*» su smalto bianco, come quelli «*incisi sotto vetrina piombifera*», furono fabbricati, verosimilmente, nell'area del Cairo (*al-Fustat*), mentre due, tra i più antichi, appartengono alla categoria «*Fayum ware*», testimoniata anche sulla Torre Civica di Pavia e sul campanile dell'abbazia di Pomposa (Berti 1993b).

Di gran lunga più rappresentati sono, in ogni modo, i recipienti importati da paesi islamici occidentali (90,3%). Le produzioni identificate, pur non coprendo certamente il quadro di tutte quelle dei numerosi centri attivi in queste zone nei secoli in questione, offrono comunque un vasto panorama. L'incidenza dei reperti dalle varie aree è riassunta nel grafico 3.

Sicilia (4° quarto X – primo quarto XII secolo)

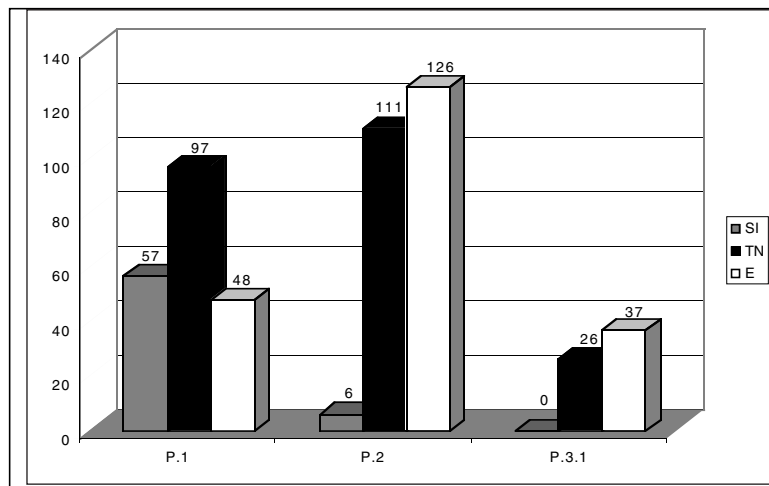
Le ceramiche islamiche siciliane sono attestate, in circa la metà dei casi, tra i materiali dell'ultimo quarto del X secolo – inizio XI. Queste, tutte «*invetriate policrome*» (per i «bacini» cfr. Berti, Tongiorgi 1981, pp. 170-177), sono riferibili a 'botteghe' di Palermo (esempio in Fig. 7). La suddivisione in due sottogruppi dipende dal diverso modo di eseguire i motivi in verde, sempre associato al bruno, con l'addizione, in rarissimi casi, di tocchi in giallo-bruno. Una vetrina piombifera incolore (impura) ricopre completamente le due superfici dei vasi, e ornamenti dipinti possono arricchire anche quella esterna dei recipienti aperti. Il quadro iconografico è vario, comprendendo ornamenti con figure animali (quadrupedi e volatili), di carattere geometrico più o meno complesso, con elementi vegetali ed epigrafici (cufici). Gli apporti da questa area della Sicilia perdurano fino alla metà circa dell'XI secolo. Alcuni della seconda metà, pur essendo difficile senza controlli con analisi archeometriche distinguerli da manufatti tecnicamente identici (e morfologicamente simili) di fabbriche tunisine, orientano invece verso fabbriche di Siracusa e di Agrigento. Da quest'ultimo centro proviene



Figura 7 – Esempio di importazione dalla Sicilia islamica (Palermo). «Bacino» n.7, già inserito sulla chiesa di San Zeno (4° quarto X – 1° quarto XI): «*Ceramica invetriata policroma*» (diametro cm 24,2).

Gráfico 3 – Pisa: Ceramiche islamiche occidentali (SI = Sicilia; TN = Tunisia; E = Spagna).

P. 1: f. X – XI s.; P. 2: XII s.; P. 3.1: 1ª m. XIII s



sicuramente un manufatto con «*decorazione solcata*» sotto vetrina verde dell'inizio del XII; e tale tecnica decorativa la incontriamo ancora, per tutto il secolo, su qualche esemplare di tradizione islamica. Arricchiscono il panorama pochi altri pezzi, ancora decisamente islamici, aperti e chiusi (da scavi), con semplici ornamenti «*in bruno sotto vetrina verde*», databili tra gli ultimi decenni dell'XI e l'inizio del XII secolo.

Tunisia (4° quarto X – metà XIII secolo)

Le prime attestazioni di prodotti con coperture vetrificate, del genere di quelli qui considerati, sono fatte risalire in Tunisia al IX-X secolo, mentre le testimonianze più antiche di Pisa si datano all'ultimo quarto del X-inizio XI secolo. Da tale momento, però, le importazioni nella nostra città, che si protraggono fino alla metà del XIII secolo, ci mostrano una gamma di tecniche, di tipi morfologici e di ornamenti, piuttosto ampia, che rispecchia il panorama tunisino almeno nelle sue linee fondamentali (Berti 2002a). Abbastanza interessante può essere seguire le presenze a Pisa nel corso del tempo.

• Ultimo quarto X – prima metà XI secolo

Pur dovendo lasciare aperta la possibilità che qualche esemplare possa provenire dall'Algeria, area per la quale non sono disponibili dati recenti, almeno una parte è riferibile a centri della zona di Kairouan, mentre altri, e tutti quelli successivi, riportano a fabbriche di Tunisi.

Tra i primi, ad esempio, uno, «*invetriato policromo*», trova confronti precisi con pezzi di Raqqada (Fig. 8). Come alcuni di quelli presenta un particolare schema geometrico, in verde ed in bruno. Ma dalla stessa 'bottega' ne proviene sicuramente almeno un altro, arricchito anche di tocchi in giallo, sul quale è raffigurata un'antilope che sostiene sulla groppa un volatile con lunga coda ed ali spiegate (Berti, Tongiorgi 1981, pp. 168-169). Altri esemplari sono ricoperti completamente di *smalto*

stannifero bianco, con motivi tracciati nella consueta tricromia (bruno, verde, giallo). In un gruppo, caratterizzato dalle campiture in verde a fitti tratti paralleli («*smaltati policromi*»), troviamo raffigurati: un'aquila ad ali spiegate, uno strano quadrupede con il muso appuntito, caratteri epigrafici cufici, usati da soli o a complemento di altri motivi, nei quali si può arrivare ad identificare qualche formula augurale. Un secondo gruppo, invece, definito «*a boli gialli e fondo chiaro*», presenta sue specifiche peculiarità: nell'uso predominante del verde, con cui sono tracciati i disegni principali ed i riempimenti a spirali, associato a quello del giallo, sempre dato a macchie rotondeggianti («*boli*»), e a quello, molto parco, del bruno. Quest'ultimo modo di decorare perdura per tutto l'XI secolo, ma i prodotti più recenti sono spesso rivestiti da *vetrina piombifera* pressoché incolore. Il panorama produttivo di queste «botteghe» comprendeva, inoltre, la versione definita «*a boli gialli e fondo verde*», attestata da un numero inferiore di pezzi, per lo più *smaltati*¹².

Ulteriori manufatti arricchiscono il quadro del periodo; questi sono: «*invetriati e smaltati monocromi*», semplici o con elementi solcati, altri «*policromi*» con disegni in uno o più colori, diversi dai precedenti, ma anche «*smaltati in verde e decorati in bruno*»¹³.

• Seconda metà XI secolo

Come già anticipato, tra le attestazioni tunisine di questo lasso di tempo troviamo ancora, insieme ad altri di generi diversi, reperti del gruppo «*a boli gialli e fondo chiaro*», sia *smaltati*, sia *invetriati*. Ma specialmente alcune delle ceramiche «*policrome*» riportano sicuramente a fabbriche dell'area di Tunisi. Su queste sono frequenti caratteri pseudo-epigrafici ripetuti, ripresi dalla grafia cufica.

• Prima metà XII secolo

Pur continuando la presenza di qualche ulteriore manufatto monocromo e policromo, invetriato e smaltato, con ornamenti di vario genere, dall'inizio del XII secolo risulta evidente che le 'botteghe' di Tunisi rifornirono Pisa anche di altri prodotti. Tra questi occupano un posto particolare quelli in due colori. Se un unico «*bacino*» si presenta eccezionalmente coperto di vetrina giallo-bruna (Berti, Tongiorgi 1981, p. 207/n.195), decisamente più rappresentati sono quelli ornati ancora in bruno, ma su smalti stanniferi verdi. Tali ceramiche rimasero in circolazione fino alla prima metà del XIII secolo (Berti, Tongiorgi 1981, pp. 203-206). Le decorazioni mostrano l'impiego frequente di elementi, più o meno stilizzati, tratti dall'epigrafia, ma se nei più antichi si trovano schemi decorativi impostati pressoché esclusivamente su questi, in quelli più recenti finiscono con l'occupare una posizione complementare rispetto ai motivi principali.

• Ultimo quarto XII – prima metà XIII secolo

Il fatto saliente di questo momento, in merito alle ceramiche tunisine, è la comparsa di manufatti decorati in blu e bruno, o, più raramente, in uno solo dei due colori (esempio in Fig. 9). La natura delle argille usate per plasmare i corpi ceramici, il qua-



Figura 8 – Esempio di importazione dalla Tunisia (Raqqada?). «Bacino» n. 65, già inserito sulla chiesa di San Piero a Grado (4° quarto X – 1° quarto XI): «*Ceramica invetriata policroma*» (diametro cm 31,0)



Figura 9 – Esempio di importazione dalla Tunisia (Tunisi). «Bacino» n.292, già inserito sul campanile di San Michele degli Scalzi (1177-1204): «*Ceramica a cobalto e manganese su smalto bianco*» (diametro cm 36,8)

dro morfologico ed alcune peculiarità decorative, non lasciano dubbi nel riferire tali prodotti, definiti «*a cobalto e manganese su smalto bianco*», alle stesse 'botteghe' che già da più di un secolo approvvigionavano uno dei mercati frequentati dai marinai pisani. La vitalità e l'importanza raggiunta da queste fabbriche a cavallo del Duecento è chiaramente testimoniata dalla diffusione che ebbero queste ceramiche, insieme ad altre di analoga provenienza, in tutto il bacino del Mediterraneo (Berti, Tongiorgi 1981, pp. 207-211; Berti 2002b).



Figura 10 – Esempio di importazione dalla Spagna (Maiorca). «Bacino» n. 19, già inserito sulla chiesa di San Piero a Grado (4° quarto X – 1° quarto XI): «Ceramica in verde y manganese su smalto bianco» (diametro cm 34,0)



Figura 11 – Esempio di importazione dalla Spagna (al-Andalus). «Bacino» n. 22, già inserito sulla chiesa di San Piero a Grado (4° quarto X – 1° quarto XI): «Ceramica in verde y manganese su smalto bianco» (diametro cm 27,2)

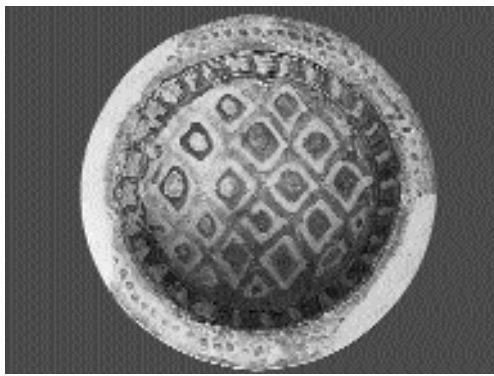


Figura 12 – Esempio di importazione dalla Spagna (al-Andalus). «Bacino» n. 63, già inserito sulla chiesa di San Piero a Grado (4° quarto X – 1° quarto XI): «Ceramica a cuerda seca total» (diametro cm 28,0)

Spagna (4° quarto X – metà XIII secolo)

I prodotti di più centri della Spagna (al-Andalus e Baleari) importati a Pisa hanno consentito, con l'ausilio di analisi archeometriche, di precisare peculiarità tecniche proprie di tali aree (Berti 1998). In base a queste vengono segnalati di seguito i differenti gruppi e le relative attestazioni.

• 1° gruppo – In «Verde y manganese» su smalto bianco

Queste ceramiche costituiscono, come noto, una delle produzioni più caratteristiche di centri dell'al-Andalus e delle Baleari, nelle quali ad un rivestimento a smalto stannifero bianco sulla superficie principale si accompagna una vetrina piombifera incolore o colorata sulla secondaria (Berti, Mannoni 1987, pp. 168-172). La quindicina di esemplari testimoniati a Pisa, tutti già presenti in città nel 4° quarto X – 1° quarto XI secolo, sono nella massima parte dei casi manufatti di Palma di Maiorca¹⁴. Tra questi rivestono una particolare importanza i due famosi «bacini» con le raffigurazioni di navi (Fig. 10). Un esemplare è riferibile, invece, ad un centro dell'al-Andalus¹⁵, ed un ulteriore paio di reperti ad altri della stessa area (Fig. 11).

• 2° gruppo – A «Cuerda seca total»

Questa tecnica particolare fu adottata in Spagna e in Marocco per decorare, come noto, manufatti di varie forme e dimensioni. Gli otto esemplari identificati a Pisa comprendono quattro «bacini» di un centro di produzione dell'al-Andalus sud-orientale (Murcia?). Le attestazioni più antiche risalgono all'ultimo quarto del X secolo (Fig. 12), ma esempi sono ancora presenti in città nella seconda metà dell'XI (Berti, Mannoni 1991).

• 3° gruppo – Con «Decoraciones estampilladas» sotto rivestimento verde

I diciassette esemplari, con motivi ottenuti con piccoli stampi, sono rivestiti di vetrina piombifera, ad eccezione del «bacino» più antico della serie, databile al secondo quarto dell'XI secolo, che è, invece, coperto di smalto a basso contenuto in stagno. Gli elementi decorativi, distribuiti in fasce concentriche, sono su questo, e sugli esemplari della seconda metà dell'XI secolo, più ricchi di quelli sui manufatti del XII (Berti, Tongiorgi 1981, pp. 215-219). La provenienza è ancora da centri dell'al-Andalus, anche se almeno un reperto dell'XI secolo potrebbe essere di una delle fornaci del Marocco che sfornavano ceramiche del genere.

• 4° gruppo – «Smaltate monocrome»

Più di ottanta recipienti (circa un terzo «bacini»: Berti, Tongiorgi 1981, pp. 221-222) sono monocromi, coperti di smalto bianco oppure verde, semplici o con piccoli elementi solcati (spirali o circoli). La presenza a Pisa di questi prodotti dell'al-Andalus si registra nel XII secolo, con una prevalenza nella prima metà.

• 5° gruppo – «Invetriate monocrome»

Sedici «bacini» (Berti, Tongiorgi 1981, pp. 214-215, 222-223) presentano una

copertura con vetrina piombifera: giallo-bruna i pochi della seconda metà XI; decisamente bruna (marrone) quelli della prima metà XII secolo, prodotti, insieme agli smaltati verdi coevi, in un'unica fabbrica dell'al-Andalus sud-orientale (Denia o Murcia?). Un po' più numerose, specialmente tra i reperti da «scavi», sono le ceramiche invetriate in verde, databili dall'XI alla prima metà del XIII secolo (Berti 1993a, pp. 556, 558, 565-566).

• 6° gruppo – «A lustro metallico»

Questa tecnica, che abbiamo già incontrato su recipienti egiziani, fu adottata in centri della Spagna islamica a partire dal primo quarto del XII secolo (Berti, Tongiorgi 1981, pp. 262-269; Berti 1993a, pp. 551-553/42; 2002c, pp. 222-224). Gli esemplari di questo momento sono probabili prodotti di Murcia (Fig. 13-14¹⁶) o di qualche fabbrica dell'area, mentre tra quelli della seconda metà XII e dei primi decenni del XIII secolo figurano manufatti riferibili ad altri centri dell'al-Andalus. Come noto, la tecnica in questione continuò ad essere impiegata nella Penisola Iberica pure nei secoli successivi. Dai primi decenni del XIV si registra anche a Pisa, come in molti altri luoghi del Mediterraneo, una consistente importazione di prodotti di area valenzana, a «lustro metallico» associato spesso con il blu (Berti, Tongiorgi 1985), ma queste ceramiche esulano ormai dal quadro delle ceramiche islamiche qui proposto.

Lo studio di queste ceramiche fornisce alcuni dati parzialmente diversi da quelli desumibili dalle fonti scritte: la poca differenza percentuale tra le importazioni del Periodo 1 e quelle del Periodo 2 (grafico 1) è essa stessa una prova che i modi di approvvigionamento (una qualche forma di commercio) non dovevano essere molto diversi nei due tempi. Il fatto che fin dalla fine del X secolo raggiungessero Pisa manufatti di varie provenienze (Egitto, Sicilia, Maghreb, Spagna) suggerisce, già da allora, una frequentazione diretta, da parte dei «marinai» pisani, di vari mercati. La predilezione per quelli del Mediterraneo occidentale è del tutto evidente, e ciò marca delle chiare differenze anche rispetto ad altre città importanti, quali, ad esempio, Genova e Venezia (Berti, Gelichi 1992; 1995). Un particolare significato riveste la presenza a Pisa di apporti da Palermo, da porti a sud di Tunisi (al-Mahdia – Zawila), da Maiorca, molto prima dei famosi assalti a quei luoghi da parte dei Pisani (cfr. «Fonti scritte»: 1060; 1087; 1113-1115). Tali rilievi mettono quanto meno in discussione le ragioni che mossero a tali imprese, difficilmente ricollegabili all'esigenza di nuove aperture di mercati in zone che le «fonti archeologiche» indicano già frequentate da tempo.

Prima di concludere le sommarie riflessioni qui esposte è opportuno ricordare che la documentazione archeologica ci fornisce la prova di contatti con il mondo islamico occidentale anche attraverso la trasmissione, a ceramisti pisani, delle conoscenze tecniche necessarie per rivestire i manufatti ceramici con coperture fatte vetrificare durante una seconda cottura. Particolare importanza ha l'acquisizione, tra il 1210 ed il



Figura 13 – Esempio di importazione dalla Spagna (Murcia). «Bacino» n.201, già inserito sulla chiesa di Sant'Andrea (1° quarto XII): «Ceramica a lustro metallico» (diametro cm 24,6)

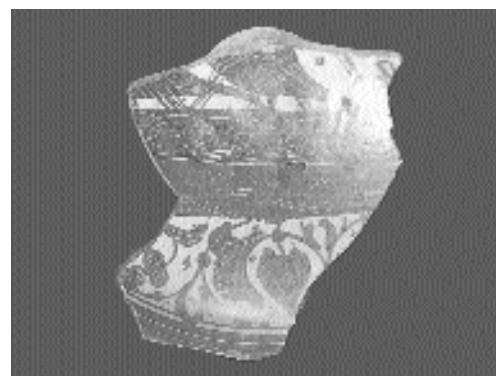


Figura 14 – Esempio di importazione dalla Spagna (Murcia). «Bacino» n.250, già inserito sul campanile della chiesa di Sant'Andrea (1° quarto XII): «Ceramica a lustro metallico» (dimensione massima cm 21,5)

1230, di quelle relative allo «smalto stannifero» e alla «vetrina piombifera», con le quali furono prodotte, dal XIII al XV secolo, le così dette «Maioliche Arcaiche» pisane (Berti 1997c). Viste le strettissime analogie con i modi di fare ceramica adottati per le ceramiche spagnole «in verde y manganeso» («califfali»), non è azzardato avanzare l'ipotesi che la trasmissione in questione sia avvenuta tramite ceramisti andalusi o maiorchini, i quali fabbricavano manufatti del genere almeno dalla seconda metà del X secolo. L'adozione di tali tecniche provocò una vera e propria «rivoluzione» nelle produzioni

locali: per la prima volta, infatti, furono fabbricati in città manufatti invetriati da fuoco e recipienti smaltati ed invetriati da usare sulle mense, decorati o meno in verde ed in bruno su un fondo a smalto bianco. Gli usi ed i costumi della cittadinanza pisana, che avevano subito un primo evidente «salto di qualità» con l'immissione in circolazione dei recipienti importati sopra ricordati, dopo circa due secoli subirono così un ulteriore «processo di acculturazione», significativo almeno per i modi di confezionare, consumare e presentare i cibi (Berti, Renzi Rizzo 2000). E non è da sottovalutare il fatto che Pisa fu il primo centro della Toscana, tra i primi in Italia, ad introdurre la tecnica dello «smalto stannifero», inserendosi in quel fenomeno, articolato e complesso, individuato di recente (Berti, Gelichi 1995; Berti, Gelichi, Mannoni 1995), che, a cavallo del Duecento, provocò la nascita delle produzioni italiane note, in seguito, soprattutto attraverso le produzioni di centri quali, ad esempio, Montelupo Fiorentino e Faenza.

PISA, marzo 2003.

BIBLIOGRAFIA

- Albisola, Atti Convegni Internazionali della Ceramica di Albisola.*
- AMALDI, D. (1995), «I documenti arabi dell'Archivio di Stato di Pisa», in BURRESI, CALECA 1995, pp. 35-50.
- Annales Regni Francorum, «Annales Regni Francorum inde ab a.741 usque ad a.829 qui dicuntur Annales Laurissenses Maiores et Einhardi»*, ed. Pertz G. H., in MGH., *Scriptores Rerum Germanicarum*, VI, Hannoverae, 1895/1950.
- BALARD, M. (1998), «Notes sur le commerce entre l'Italie et l'Egypte sous les Fatimides», in *Actes du Colloque – Egypte Fatimide son art et son histoire* (Paris), ed. by Barrucand M., Presse de L'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 1999, pp. 627-633.
- BANTI, O. (1995), *Scritti di Storia diplomatica ed epigrafica*, a cura di Scalfati S.P. P., (Biblioteca del «Bollettino Storico Pisano», Collana Storica, 43), Pisa.

- (1998), «Presentazione» in *Amalfi Genova Pisa e Venezia. Il commercio con Costantinopoli e il Vicino Oriente nel secolo XII*, a cura di Banti O., (Biblioteca del «Bollettino Storico Pisano» – Collana Storica», 46), Pisa, pp. 7-18.
- (2000), *Monumenta epigraphica pisana saeculi XV antiquiora*, Pisa.
- BANTI, O. et alii (1988), *Il fiume, la campagna, il mare. Reperti documenti immagini per la storia di Vecchiano*, Bandecchi e Vivaldi, Pontedera.
- BARACCHINI, C., CALECA, A. (1995), «Presenze islamiche nell'arte a Pisa», in BURRESI, CALECA 1995, pp. 51-63.
- BERTI, G. (1993a), «Pisa: dalle importazioni islamiche alle produzioni locali di ceramiche con rivestimenti vetrificati (2°m.X-1°m.XVII s.)» e «Ceramiche islamiche (IS). 2°m.X-1°m.XIII», in BRUNI 1993, pp. 119-143 e 535-582.
- (1993b), «Pisa – A seafaring Republic. Trading relations with islamic countries in the light of ceramic testimonies (2nd half of 10th to middle 13th c.), with a report on mineralogical analysis by Tiziano Mannoni», in *Colloque International d'Archéologie Islamique*, ed. Gayraud R.P., (IFAQ; Le Caire), «Textes Arabes et Études Islamiques», 36, Le Caire, 1998, pp. 301-317.
- (1997a), *Pisa – Museo Nazionale di San Matteo. Le ceramiche medievali e post-medievali*, «Guide S.A.M.I.», 1, All'Insegna del Giglio, Firenze.
- (1997b), «Pisa: Ceramiche e commerci (2°metà X-metà XIV s.)», in «*Pre-tirages*» I Congresso Nazionale di Archeologia Medievale, (Pisa), All'Insegna del Giglio, Firenze, 1997, pp. 346-351.
- (1997c), *PISA. Le «maioliche arcaiche». Secc.XIII-XV. (Museo Nazionale di San Matteo)*. Appendice di RENZI RIZZO, C., «*Nomina Vasorum*», («Ricerche di Archeologia Altomedievale e Medievale», 23-24), All'Insegna del Giglio, Firenze.
- (1998), «I rapporti Pisa-Spagna (al-Andalus, Maiorca) tra la fine del X ed il XV secolo testimoniati dalle ceramiche», *Albisola*, XXXI, pp. 241-253.
- (2000), «Ceramiche con rivestimenti vetrificati (islamiche, bizantine, graffite liguri, pisane)», in *Ricerche di Archeologia medievale a Pisa. I. Piazza dei Cavalieri, la campagna di scavo 1993*, a cura di Bruni S., Abela E., Berti G. («Biblioteca di Archeologia medievale», 17), All'Insegna del Giglio, Firenze, pp. 207-228.
- (2002a), «Ceramiche medievali tunisine a Pisa. "Testimonianze materiali" di rapporti politici e commerciali tra la fine del X e la metà del XIII secolo», in *Tunisia e Toscana*, a cura di Salvadorini V. A., Edistudio, Pisa, pp. 51-82.
- (2002b), «La ceramica tunisina "a cobalto e manganese" in Toscana», *Albisola*, XXXV, in corso di stampa.
- (2002c), «Le rôle des bacinis dans l'étude des céramiques à lustre métallique», in *Le calife, le prince et le potier. Les faïences à reflets métalliques, Catalogue*, coord. Rose-Albrecht J., Musée des Beaux-Arts, Lyon, pp. 220-227.
- BERTI, G., GELICHI, S. (1992), «Mediterranean Ceramics in late Medieval Italy», *Boletín de Arqueología Medieval*, 6, pp. 23-34.
- (1995), «Mille chemins ouverts en Italie», in *Le vert et le brun, de Kairouan à Avignon, céramiques du Xe au XVe siècle*, Musées de Marseille, Marseille, pp. 128-163.
- (1997), «La ceramica bizantina nell'architettura dell'Italia medievale», in *La ceramica del mondo Bizantino tra XI e XV secolo e i suoi rapporti con l'Italia*, a cura di Gelichi S., (Quaderni dell'Insegnamento di Archeologia Medievale della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Siena, 34), All'Insegna del Giglio, Firenze, pp. 125-199.
- (1998a), «Commerci e vie di comunicazione nelle testimonianze ceramiche», in: CECCARELLI LEMUT, GARZELLA 1998, in corso di stampa.
- (1998b) _ «Zeuxippus Ware» in Italy», in *Materials Analysis of Byzantine Pottery*, Edited by Maguire H., Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Washington D.C., pp. 85-104.
- BERTI, G., GELICHI, S., MANNONI, T. (1995), «Trasformazioni tecnologiche nelle prime produzioni italiane con rivestimenti vetrificati (secc. XI-XIII)», in *Congrès International AIECM2*, VI, (Aix-en-Provence), Aix-en-Provence 1997, pp. 383-403.
- BERTI, G., MANNONI, T. (1987), «Ceramiche medievali del Mediterraneo Occidentale: Considera-

- zioni su alcune caratteristiche tecniche», in *Actas Congreso Internacional AIECM2*, IV, (Lisboa), Mertola, 1991, pp. 163-173.
- (1991), «Le ceramiche a «cuerda seca» utilizzate come «bacini» in Toscana e in Corsica», in *Colloque AIECM2*, V (Rabat), Rabat 1995, pp. 400-404.
- (1995), «Céramiques de l'Andalousie décorées en «verde y manganeso» parmi les «bacini» de Pise de la fin du Xe siècle», in *Congrès International AIECM2*, VI, (Aix-en Provence), Aix-en Provence 1997, pp. 435-437.
- BERTI, G., PASTOR QUIJADA, J., ROSSELLÓ BORDOY, G. (1993) – *Naves Andalusies en cerámicas mallorquinas*, Imagen/70, Palma de Mallorca.
- BERTI, G., RENZI RIZZO, C. (2000), «Le rôle de Pise en Méditerranée occidentale à travers le témoignage des céramiques importées et exportées de la seconde moitié du X^e siècle à la première moitié du XV^e siècle», in *Colloque International: De la céramique à l'Histoire*, (Perpignan), in corso di stampa.
- BERTI, G., ROSSELLÓ BORDOY, G., TONGIORGI, E. (1986), «Alcuni bacini ceramici di Pisa e la corrispondente produzione di Maiorca nel secolo XI», *Archeologia Medievale*, XIII, pp. 97-115.
- BERTI, G., TONGIORGI, L. (1981), *I bacini ceramici medievali delle chiese di Pisa*, («Quaderni di Cultura Materiale», 3), «L'ERMA» di Bretschneider, Roma.
- BERTI, G., TONGIORGI, E. (1985), *Ceramiche importate dalla Spagna nell'area pisana dal XII al XV secolo*, («Quaderni dell'Insegnamento di Archeologia Medievale della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Siena», 34), All'Insegna del Giglio, Firenze.
- BERTI, M. (2000), *Nel Mediterraneo ed oltre. Temi di storia e storiografia marittima toscana (secoli XIII-XVIII)*, ETS, Pisa.
- BRUNI, S., a cura di (1993), *Pisa. Piazza Dante: uno spaccato della storia pisana. La campagna di scavo 1991*, Bandecchi e Vivaldi, Pontedera.
- (1998), *Pisa etrusca. Anatomia di una città scomparsa*, Milano.
- (2000), *Le navi antiche di Pisa. Ad un anno dall'inizio delle ricerche*, Ed. Polistampa, Firenze.
- BURRESI, M., CALECA, A., a cura di (1995), *Catalogo della Mostra – Arte Islamica. Presenze di cultura islamica nella Toscana costiera*, (Pisa), Bandecchi-Vivaldi, Pontedera.
- CALISSE, C. (1904), *Liber Maiolichinus de gestis Pisanorum illustribus. Poema della Guerra Balearica secondo il cod. Pisano Roncioni. Aggiunte alcune notizie lasciate da M. Amari*, (Fonti per la storia d'Italia, 29), Roma.
- CASTAGNETO, P. (1996), *L'arte della lana a Pisa nel Duecento e nei primi decenni del Trecento. Commercio, Industria e istituzioni*, (Piccola Biblioteca Gisem, 10), ETS, Pisa.
- CECCARELLI LEMUT, M. L. (1998), «La dimensione mediterranea di Pisa e il suo sistema portuale» in CECCARELLI LEMUT, GARZELLA 1998, in corso di stampa.
- (2002), «Tra Pisa e Porto Pisano. Assetto del territorio, insediamento ed economia nel Medioevo», *Bollettino Storico Pisano*, LXXI, 2002, pp. 7-40.
- CECCARELLI LEMUT, M. L., GARZELLA, G., a cura di (1998), *Atti del Convegno – «Pisani viri in insulis et transmarinis regionibus potentes». Pisa come nodo di comunicazioni nei secoli centrali del medioevo*, (Pisa), in corso di stampa.
- CECCARELLI LEMUT, M. L., PASQUINUCCI, M. (1991), «Fonti antiche e medievali per la viabilità del territorio pisano», in *Studi di Storia Pisana e Toscana in onore del prof. Cinzio Violante*, (Biblioteca del «Bollettino Storico Pisano», Collana storica, 38), Pisa, pp. 111-138.
- CITTER, C. (1996), «Rete portuale e commerci nella Toscana costiera tardoantica e alto-medievale», in *Early Medieval Towns in the Western Mediterranean*, a cura di Brogiolo G.P. («Documenti di Archeologia», 10), Mantova, pp. 133-142.
- CONCINA, E., a cura di (1987), *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, Roma.
- DE FLEURY, G. R. (1873), *La Toscane au Moyen Age. Architecture civile et militaire*, Tome second, Paris.
- DEL CARMEN BARCELÓ TORRES, M. (1984), *Minorias islámicas en el país valenciano. Historia y dialecto*, Instituto Hispano-Arabe de Cultura, Valencia.
- DONIZONIS PRESBYTERIS (1940), «*Vita Mathildis, celeberrimae principis Italiae*», a cura di Simeoni L., in *Rerum Italicarum Scriptores*, n.e., V/2, Bologna.
- GARZELLA, G. (1987), «L'arsenale medievale di Pisa: primi sondaggi sulle fonti scritte», in CONCINA 1987, pp. 51-62.
- (1990), *Pisa com'era: topografia e insediamento, dall'impianto tardoantico alla città murata del secolo XII*, («Europa Mediterranea», Quaderni, 6. GISEM), Napoli.
- GAUTIER DALCHÉ, P. (1995), *Carte marine et portulan au XII siècle. Le Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei*, (Collection de l'École Française de Rome, 203), Rome.
- GREGORIO MAGNO, «*Gregorii Magni, Registrum epistolarum*», Norberg D.ed., in *Corpus Christianorum, Series Latina, CXL A*, Turnhout, Brepols, 1982, n. XIII, 34.
- GUICHARD, P. (1990), *L'Espagne e la Sicile Musulmanes aux XI^e et XII^e siècles*, Lyon.
- JACOBY, D. (1995), «Les Italiens en Égypte aux XI^e et XIII^e siècles: du comptoir à la colonie ?», in *Coloniser au Moyen Âge*, sous la direction de Balard M., Ducellier A., Paris, pp. 76-89, 102-107.
- LIUDPRANDO, «*Liudprandi, Antapodosis*», ed. Chiesa P., in *Corpus Christianorum Continuatio Mediaevalis*, CLVI, Brepols, Turnhout, 1998, III, 16.
- MAINONI, P. (1994), «Mercanti italiani a Barcellona e a Valenza nel tardo Medioevo», in *Sistema di rapporti ed élites economiche in Europa (secoli XII-XVII)*, a cura di Del Treppo M., («Europa Mediterranea». Quaderni, 8. GISEM), Napoli, pp. 199-209.
- MARAGONE, «*Bernardi Maragonis, Annales Pisani ab anno 1004 usque ad annum 1175*», ed. Pertz K., in *MGH, Scriptores*, XIX.
- MATZKE, M. (1994), *Daibert von Pisa, Bischof, Erzbischof, Patriarch*, Tuebingen.
- MAZZANTI, R. et alii (1986), *Terre e Paduli. Reperti documenti immagini per la storia di Coltano*. Bandecchi e Vivaldi. Pontedera.
- MENCHELLI, S. (1986), «Una nota sul *Portus Pisanus*», in MAZZANTI et alii 1986, p. 124.
- (1993), «MAC – Ceramiche di importazione», in BRUNI 1993, pp. 520-522.
- MULET MÁ, M., Traducció de (1991), *Liber Maiolichinus de gestis Pisanorum illustribus*, Palma de Mallorca.
- PAOLO DIACONO, «*Continuatio Romana de la Historia Langobardorum*», ed. Waitz G., in *MGH, Rerum Langobardicarum et Italicarum saec. VI-IX*, Hannoverae, 1878, p. 201.
- PASQUINUCCI, M. (1986), «Rinvenimenti nell'area di Coltano (ultimi decenni del I sec. a. C. – V sec. d. C.)», in MAZZANTI et alii 1986, pp. 118-123.

- (1988), «Il territorio in età romana», in BANTI *et alii* 1988, pp. 82-87.
- (1995), «La ceramica di VI-VII secolo da Vada Volaterrana (Horrea in loc. S. Gaetano di Vada)», in *Atti del Convegno in onore di W. Hayes – Ceramica in Italia: VI-VII secolo*, a cura di Saguì L. (Roma), Firenze, 1998, pp. 611-617.
- PASQUINUCCI, M. *et alii* (1996), «Circolazione di merci africane nel Tirreno settentrionale (I-VII sec. d.C.)», in *Atti del XII Convegno di Studio – L'Africa Romana*, a cura di Khanoussi M. *et alii*, Olbia, pp. 1401-1421.
- PELÙ, P. (1974), *Motrone di Versilia Porto Medievale (sec. XI-XV)*, Pacini Fazzi, Lucca.
- PERONI, A., a cura di (1995), *Il Duomo di Pisa*, Vol. I-III, («*Mirabilia Italiae*»), Modena, 1995.
- PETRALIA, G. (2000), «Santi e mercanti nel Mediterraneo Latino Medievale: note diacroniche», in ROSSETTI, VITOLO 2000, I, pp. 89-100.
- REDI, F. (1987), «L'arsenale medievale di Pisa: le strutture superstiti e i primi sondaggi archeologici», in CONCINA 1987, pp. 63-68.
- (1991), *Pisa com'era: archeologia, urbanistica e strutture materiali / secoli V-XIV*, («Europa Mediterranea», Quaderni, 7. GISEM), Napoli.
- (1994), «Spazi e strutture mercantili-produttive a Pisa tra XI e XV secolo», in *Spazio urbano e organizzazione economica nell'Europa medievale*, a cura di Grohmann A., *Eleventh International Economic History Congress* (Milano, «Annali della Facoltà di Scienze Politiche» – Università di Perugia, aa. 1993-94, 30), «Materiali di Storia», 14, pp. 285-320.
- REDI, F. *et alii* (1988), «Il Medioevo», in BANTI *et alii* 1988, pp. 157-285.
- RENZI RIZZO, C., (1998), «Pisa e il Mediterraneo nell'alto Medioevo: avvio di una ricerca», in CEC-CARELLI LEMUT, GARZELLA 1998, pp. 1-29.
- (2001), «Riflessioni sulla lettera di Berta di Toscana al califfo Muktafi: l'apporto congiunto dei dati archeologici e delle fonti scritte», *Archivio Storico Italiano*, CLIX/1, pp. 3-47.
- (2003), «*Pisarum et pisanorum descriptiones* in una fonte araba della metà del XII secolo», *Bollettino Storico Pisano*, LXXII, 2003, pp. 1-29.
- REPETTI, E. (1833), *Dizionario geografico fisico storico della Toscana*, Firenze (Ristampa, Roma, 1969).
- (1885), *Dizionario corografico della Toscana*, Milano.
- RONZANI, M. (1996), *Chiesa e «Civitas» di Pisa nella seconda metà del secolo XI. Dall'avvento del vescovo Guido all'elevazione di Daiberto a metropoli di Corsica (1060-1092)*, (Piccola Biblioteca GISEM, 9), Pisa. ROSSETTI, G. (1985), «Pisa: assetto urbano e infrastruttura portuale», in *Atti del Convegno Internazionale di Genova: Città portuali del Mediterraneo, storia e archeologia*, a cura di Poleggi E., Genova, 1989, pp. 263-286.
- (1993), «Pisa e l'impero tra XI e XII secolo. Per una nuova edizione del diploma di Enrico IV ai pisani», in *Nobiltà e chiesa nel Medioevo e altri saggi. Scritti in onore di G. G. Tellenbach*, a cura di Violante C., Roma.
- ROSSETTI, G., VITOLO, G., a cura di, (2000), *Medioevo Mezzogiorno Mediterraneo. Studi in onore di Mario del Treppio*, Vol. I-II, («Europa Mediterranea. Quaderni», 12-13, GISEM), Napoli.
- SALVATORI, E. (2002), «*Boni amici et vicini*. Le relazioni tra Pisa e le città della Francia meridionale dall'XI alla fine del XIII secolo (Piccola Biblioteca GISEM, 20), Pisa.
- SCALIA, G. (1963), «Epigrafica Pisana. Testi latini sulla spedizione contro le Baleari», in *Miscellanea di Studi Ispanici*, Pisa, pp. 234-286.
- (1971), «Il Carne Pisano sull'impresa contro i saraceni del 1087», in *Studi di Filologia Romanza. Scritti in onore di Silvio Pellegrini*, Padova, Estratto: pp. 1-63.
- TANGHERONI, M. (1994), «Fibonacci, Pisa e il Mediterraneo», in *Leonardo Fibonacci. Il tempo, le opere, l'eredità scientifica*, a cura di Morelli M., Tangheroni M., Pisa, pp. 16-34.
- (1995), «Pise en Sardaigne. De la pénétration à la colonisation: stratégie et tactiques multiples», in *Coloniser au Moyen Âge*, sous la direction de Balard M., Ducellier A., Paris, pp. 35-39, 46-47.
- (1996), *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Roma – Bari.
- (2000), «La prima espansione di Pisa nel Mediterraneo: secoli X – XII. Riflessioni su un modello possibile», in ROSSETTI, VITOLO 2000, II, pp. 3-23.
- (2001a), «A proposito di un importante testo pisano della fine del XII secolo. Il *Liber de existence riveriarum et forma maris nostri Mediterranei* edito e commentato da Patrick Gautier Dalché», *Bollettino Storico Pisano*, LXX, pp. 297-303.
- (2001b), «Pisa, i Longobardi e la Sardegna», in *Dal mondo antico all'età contemporanea. Studi in onore di Manlio Brigaglia*, Roma, pp. 171-190.
- TANGHERONI, M., RENZI RIZZO, C., BERTI, G. (2000), «Pisa e il Mediterraneo occidentale nei secoli VI-XIII: l'apporto congiunto delle fonti scritte e di quelle archeologiche», in *Actes du Colloque international. Interactions culturelles en Méditerranée occidentale pendant l'Antiquité tardive, le Moyen age et les temps Modernes*, Paris, in corso di stampa. Ora anche in: *Il mare, la terra, il ferro. Ricerche su Pisa medievale (secoli VII-XIII)*, a cura di BERTI, G., RENZI RIZZO, C., TANGHERONI, M., (Pacini Ed.), Pisa, 2004, pp. 109-142.
- TANGHERONI, M., VACCARI, O. (1992), «L'osservatorio datiniano di Livorno e la navigazione mediterranea tra Tre e Quattrocento», in *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale, da Ulisse a Cristoforo Colombo. Atti della Società Ligure di Storia Patria*, XXXII (CVI), fasc. II, Genova, pp. 139-164.
- TARGIONI TOZZETTI, G. (1768-1769), *Relazioni d'alcuni viaggi fatti in diverse parti della Toscana per osservare le produzioni naturali e gli antichi monumenti di essa*, Tomi I-XII, Firenze (Ristampa Anastatica, Bologna 1971).
- TOLAINI, E. (1999), *Pisano Antico. Le parole del mare. Termini volgari e mediolatini attinenti alle attività marinare pisane nel medioevo*, Nistri-Lischi, Pisa.
- VACCARI, O. (c.s.), *Livorno: nascita di una città portuale*, in corso di stampa.

NOTES

* Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Ispettore Onorario – Ceramica Medievale (per le Province di Pisa, Livorno, Lucca, Massa-Carrara).

** Università di Pisa; Dipartimento di Medievistica.

1 Per considerazioni su questa opera cfr., Tangheroni 2001a.

2 Gli approdi ricordati sono: Fig. 1 / nn. 1 (*Gilium*), 3 (*Ansedona*), 5 (*Thalamone*), 7 (*Portus Ferraria*), 8 (*Falescia*), 9 (*Populonia*), 10 (*Baratuli*), 11 (*Villa Vadense*), 12 (*Liburnia*), 13 (*Portus*

- Pisanus*), 14 (*Foce fluminis Sarni*), 15 (*Foce fluminis Sercli*), 17 (*Lunensis Civitas*). La prima indicazione di distanze da luoghi toscani s'incontra all'altezza di Scalea (Calabria; a sud del golfo di Policastro): da Scalea «*Ad Portum Pisanum .dcv.*» (p. 114/120-122). Un po' più avanti troviamo, dopo Civitavecchia: «*Ad Montem Argentarie .lx.; Ad Porcos .xl.; Ad Populoniam .xxx.; Ad Vadam .xl.; Ad Portum Pisanum .xv.; Ad faucem fluminis eius .x.; Ad caput Corbum .xl.*» (Liguria) (p. 114/132-138). Le distanze da Scalea sono indicate di nuovo al paragrafo 29: «*A Scalea ... usque ad castrum Liburne, iuxta quod a septentrione est Portus Pisanus, civitatis Pise, per ml. .dcv.*» (p. 158/1642-1644). A proposito del confine settentrionale della Toscana viene sottolineato che il monte, alle cui falde scorre il fiume Magra, termina con «*capite Corbo*», ed è qui che «*incipit Ligusticum mare*» (p. 162/1777-1786).
- 3 La letteratura è molto vasta, ma per gli approdi nell'Alto Medioevo cfr. Citter 1996, con annessa bibliografia. Nella schematica cartina Fig.7/b. sono indicati, in senso inverso rispetto al «*Libe*», i seguenti approdi (tra parentesi il riferimento ai numeri su Fig.1): Giglio Porto (1); Port'Ercole (2); Feniglia (3); Bengodi (4); Castiglion della Pescaia (6); Portoferraio (7); Portovecchio di Piombino (8); Baratti (10); Vada (11); Portus Pisanus – S. Stefano ai Lupi/Livorno (13); Luni (17).
 - 4 Sul Porto di Motrone (Fig.1 / n.16), in prossimità di Pietrasanta, cf. Pelù 1974. La prima notizia documentata lo riporta come già esistente nel 1081 (p. 37). Nel testo citato sono fornite informazioni generali sul sito e sul contiguo castello, sulla travagliata storia del porto nel corso dei secoli, ecc. (pp. 37-81). Tra l'XI e la fine del XIV si ha un continuo passaggio di «mano», soprattutto, tra Lucca e Pisa (p. 59).
 - 5 Anche se esistono studi più moderni, notizie generali su quasi tutti questi scali si trovano, ad esempio, in Repetti 1833, Volumi I -V; 1885.
 - 6 Sulla possibile ubicazione del *Portus Pisanus* in base alle fonti letterarie e sulla definitiva identificazione in base alla documentazione archeologica vedi Menchelli 1986, e relativa bibliografia.
 - 7 Per un primo sguardo sul ritrovamento v. Bruni 2000, catalogo di una mostra allestita a Firenze, presso il Museo Archeologico Nazionale (in particolare le pagine introduttive, pp. 21-79, e la relativa bibliografia).
 - 8 Nel 1123 furono edificati dei *Balnea* fra la darsena mercantile di S. Nicola e gli arsenali di S. Vito. Queste strutture sono verosimilmente dei servizi da collegare alla presenza di mercanti di transito e di marinai forestieri (Redi 1994, p. 308).
 - 9 Il termine «Tersana» (o «Terzana») deriva chiaramente dall'arabo *dar ar-sina* e significa «stabilimento per l'equipaggiamento e la costruzione di navi» di vario tipo, anche da guerra (Tangheroni 1996, p. 52). Nel 1200 «*li pisani per conservare le loro galee ordinarono un luogo murato di grosse mura, in fortezza in guisa d'uno castello, in quattro faccie, che lla faccia verso levante era lo muro della città e lo muro di verso mezzodì, in sul fiume d'Arno, razente era posto alla porta della Legathia di Ponte, dove sotto coperto ordinarono .LXXX. portichi per tenere galee, e questo luogo volgarmente si chiamava arsanà*» (Tolaini 1999, pp. 27-27).
 - 10 La bibliografia è vastissima. Le voci riportate sono solo una minima parte; per un ampliamento delle conoscenze consultare le citazioni nei singoli lavori citati, attraverso le quali si può ampliare anche il quadro con gli eventi non ricordati nella presente occasione.
 - 11 Opere più o meno complesse sono dedicate a questi argomenti. Per un quadro generale confrontare ad esempio, tra quelle più recenti: Garzella 1990; Redi 1991.
 - 12 Per i «bacini» cfr. Berti, Tongiorgi 1981, pp. 194-195 (nn.29, 32, 45, 52, 57, 70); pp. 186-189 (nn.9, 36, 54, 66); pp. 189-190 (nn.25, 37-39, 71).
 - 13 Per i «bacini» cfr. Berti, Tongiorgi 1981, pp. 214 (n.64), 213 (n.8), 226 (n.620); .pp. 197 (n.33), 168-169, 196 (nn.24, 48); p. 196 (nn.13, 26, 36, 46); pp. 198 (n.67), 203 (n.34).
 - 14 Per i «bacini» cfr. Berti, Tongiorgi 1981, pp. 191-193; Berti, Rosselló Bordoy, Tongiorgi 1986; Berti, Pastor Quijada, Rosselló Bordoy 1993.
 - 15 Berti, Mannoni 1995. Pur trattandosi di un esemplare prodotto da una fabbrica dell'al-Andalus è in corso di accertamento il riferimento a Malaga.
 - 16 Sul «bacino» n.250 (fig.14) era raffigurata una nave.

OS PORTOS DO ALGARVE NA ROTA DAS ÍNDIAS OCIDENTAIS

MARIA DA GRAÇA A. MATEUS VENTURA*

0. INTRODUÇÃO

Da 1ª viagem de Colombo à conquista do Peru, configurou-se um espaço vastíssimo a que se chamou Índias¹, Novo Mundo², muito tardiamente América³. Efectivamente, durante todo o período colonial nunca o Estado espanhol usou o termo América, mas Índias de Castela, Índias ocidentais, Ilhas do mar oceano, Terra Firme ou Novo Mundo. A conquista do Peru marca o fim das viagens sistemáticas de descobrimento na América, embora a organização de viagens marítimas esporádicas tivesse continuado no Mar do Sul, como, por exemplo, a viagem do piloto português Pedro Fernandes de Queirós que, em 1605, dirige a expedição que descobre as ilhas Marquesas. Os portugueses participaram no descobrimento e conquista da Hispano-América desde a viagem inaugural, primeiro na qualidade de pilotos, marinheiros e mestres de navios, mais tarde como militares e mercadores envolvidos no processo de colonização.

Embora durante a União Ibérica os portugueses tivessem mantido o estatuto de estrangeiros no Império espanhol o ritmo de partidas para as Índias foi notável, sobretudo a partir da década de 90 do século XVI até à terceira década do século seguinte, e vamos encontrá-los em circulação, ou definitivamente estabelecidos, nos espaços portuários.

A organização e a liderança do comércio indiano situava-se geograficamente em Sevilha onde foi criada a Casa da Contratação das Índias (1503) como órgão centralizador da actividade expansionista, superintendendo as questões de natureza comercial, de navegação e as viagens e expedições de conquista, emitindo também as licenças para os passageiros às Índias. A proximidade do Algarve face à Andaluzia e a sua

situação estratégica na rota das Índias permitiu que os portos do Algarve fossem, directa ou indirectamente, convocados para a aventura americana, exactamente como as partidas do porto da Corunha mobilizaram os portugueses do Minho em estreita cumplicidade com a Galiza.

No Caribe a presença de algarvios fez-se sentir por duas vias – a participação em expedições de conquista (Florida, México, Venezuela) e a participação no comércio, sobretudo o negreiro, nas ilhas de Santo Domingo, Cuba e Cartagena das Índias. No vice-reino do Peru, a penetração de portugueses fez-se por via de Cartagena, porto fundamental de destino das rotas negreiras, e por Buenos Aires, a porta atlântica do Potosí.

1. AS FONTES

Para o estudo da participação dos portugueses neste processo e o envolvimento do

Algarve na rota das Índias, interessa-nos particularmente a legislação indiana sistematizada por Diego de Encinas⁴ e por Veitia Linage⁵ no que respeita à condição de estrangeiro e à frequência de navios arribados, derrotados ou perdidos, com menção expressa ao Algarve.

No *Archivo General de Indias* (AGI) em Sevilha, na secção *Contratación*, há cerca de seiscentos legados ordenados e catalogados referentes a autos de bens de defuntos (a partir de 1513) entre os quais se encontram numerosos processos de portugueses. Trata-se de uma documentação muito rica que oferece múltiplas possibilidades de investigação. A abundância de documentação deve-se à obrigação de vigilância, conservação e tutela dos bens dos defuntos. O sistema administrativo montado para restabelecer a ligação entre os que partiam e os que ficavam era bastante eficaz. Muitas vezes os herdeiros que haviam ficado na Península só após a morte dos ausentes tinham notícias deles, através da convocatória da Casa da Contratação para que os herdeiros se apresentassem para a recepção dos bens, sempre convertidos em numerário. O sistema assentava na correspondência entre o *Juzgado de Indias* (que tutelava os bens dos defuntos, com ou sem testamento, e remetia o procedido da herança aos herdeiros) e a Casa da Contratação. Esta recebia o dinheiro transportado nos galeões da frota, registava-o, publicava a notícia na Catedral de Sevilha e enviava um mensageiro, portador de uma carta de diligências com os dados do defunto, à terra onde residiam os herdeiros expressos com o fim de os localizar.

Em complemento, os testamentos, em geral arquivados na secção *Escribania*, são uma fonte muito importante para o estudo das devoções, dos afectos e, obviamente, da fortuna.

Para o estudo dos portugueses nas Índias, a informação disponível nos autos de bens de

defuntos assume importância particular, fundamentalmente, por duas razões: por um lado, tendo muitos passado às Índias sem licença, só através destes autos se conhece a verdadeira naturalidade dos emigrantes; por outro, a restituição dos bens aos herdeiros permite aduzir aos processos muita informação sobre a relação dos familiares com os ausentes, com os vizinhos e com Sevilha.

A ilegalidade em que a maior parte dos portugueses vivia nas Índias suscitava inúmeros processos judiciais relativos a fraudes na actividade comercial o que implicava prisão e sequestro de bens. Estes processos, arquivados na secção *Justicia* e *Escribania* do AGI, são preciosos para o estudo da actividade e da fortuna dos emigrantes ou viajeros.

Os estrangeiros não podiam passar às Índias, sem licença. Esta era concedida pela Casa da Contratação e mencionava o nome, a naturalidade, a filiação e o destino. Contudo, os dados existentes na secção *Pasajeros* ficam muito aquém do verdadeiro número de passageiros. Na verdade, os portugueses aproveitavam as viagens comerciais, sobretudo de negreiros, para entrar nos portos e daí partiam para outros lugares terra adentro. O controle, apesar da rigidez legislativa, era pouco eficaz. Muitos só eram identificados muitos anos depois, quando já haviam constituído família e acumulado razoável fortuna. Daí que nas relações de estrangeiros promovidas, a partir de 1591, pelas Audiências de Santa Fé, Charcas, Lima e Potosí, os portugueses sejam a esmagadora maioria entre os estrangeiros, ultrapassando sempre os 70%.

As narrativas de descobrimento e conquista, nomeadamente Fernández de Oviedo⁶, Bernal Díaz del Castillo⁷, Juan de Castellanos⁸ e Antonio de Herrera⁹, contêm informação dispersa sobre os portugueses integrados nas hostes castelhanas. Contamos ainda com narrativas anónimas como a *Relação do descobrimento da Florida* feita por um fidalgo de Elvas¹⁰ e com relações de viagem e roteiros náuticos da autoria de pilotos portugueses como Diogo Garcia¹¹, no Rio da Prata, e Martim da Costa¹², nas costas da Califórnia.

2. ENVOLVIMENTO DOS PORTOS DO ALGARVE NA ROTA DAS ÍNDIAS

No conjunto das viagens e expedições em que participaram portugueses, entre 1492 e 1538, o Algarve ocupa o 3º lugar no que respeita à procedência geográfica¹³. No conjunto dos centros urbanos, dois portos do Algarve ocupam dois dos quatro primeiros lugares: 1º – Lisboa, 2º – Tavira; 3º – Porto; 4º – Portimão. No contexto do Algarve, Tavira (50%) e Portimão (20,3%) ocupam os dois primeiros lugares. No que respeita aos destinos, 17% dos identificados vão para o México (7% de Portimão, Lagos 3%, Tavira 2%)¹⁴ e 10,9% dirigem-se ao Rio da Prata (de Tavira partem 6,4%).

A proximidade entre o Algarve e a Andaluzia e a partilha de um mar fronteiro ao Norte de África, desenvolveu cumplicidades cujas implicações são bastante complexas. Nas viagens às Índias a presença dos marinheiros algarvios seria uma

constante, sendo vulgar que se agrupassem, embora nem sempre assumissem a sua naturalidade ou vicinidade.

Logo em 1492, na 1ª viagem de Colombo, participou um grumete de Tavira – um João Arias que acompanhará o almirante nas viagens seguintes. Em 1519, com Fernando Cortés, no México, partiram de Cuba seis algarvios (quatro dos quais procedentes de Portimão) identificados como soldados. Com Pedro de Heredia, em 1533, na conquista de Cartagena das Índias, esteve um Gaspar de Tavira, como soldado e conquistador. Com Pedro de Mendonza, no Rio da Prata, em 1535, esteve um piloto – Jácome de Paiva, e um marinheiro de Tavira – Vasco da Rua. Ainda no Rio da Prata, com Gonçalo de Mendonça, esteve um piloto do Algarve – Fernando de Ribeira¹⁵. Finalmente, com Cabeza de Vaca estiveram quatro algarvios, dos quais três eram de Tavira e um de Portimão.

Globalmente, no movimento emigratório para as Índias, o Algarve ocupa o quinto lugar, no conjunto das regiões portuguesas. O destino preferencial dos portugueses era Cartagena das Índias, situando-se o Algarve em 2º lugar, como região de procedência, logo a seguir à Estremadura, mobilizando sobretudo naturais de Portimão, embora também houvesse viageiros de Tavira, Lagos e até Silves e Estói.

Estes viageiros do Algarve, embora tivessem iniciado o seu percurso como tripulantes de navios mercantes, especialmente negreiros, dedicaram-se quase todos ao comércio, assumindo alguns deles um notável nível de fortuna. É o caso do capitão Jorge Fernandes Gramaxo, natural de Portimão, que em 1591 chegou a Cartagena das Índias onde se tornou o mais importante negreiro e figura proeminente na sociedade colonial regional. Ou ainda Afonso de Fonseca Falcão que, em 1621, foi de Portimão para o Potosí onde se tornou um abastado proprietário de minas tendo pago à Coroa mais de 500 mil pesos em direitos reais (os quintos sobre a prata).

Vejamos um caso pouco notável, mas ilustrativo do envolvimento dos algarvios na rota das Índias.

António da Veiga, «o bacalhau», mancebo, filho de António da Veiga, mercador em Vila Nova de Portimão, e de Catarina Afonso, mulata, era marinheiro e natural desta vila¹⁶. Em 1619, foi atingido fatalmente por uma bombarda nas ilhas do Barlavento, quando saiu numa armadilha para combater corsários. Viajava no navio *Nuestra Señora de la Concepción* cujo mestre era Bartolomeu Gonçalves de Vila Nova, Pedro Vicente de Escobar, capitão e João Tenório, o piloto. Neste navio encontravam-se outros marinheiros de Portimão que testemunharam a favor de sua mãe quando reivindicou a herança do defunto: Domingos Gomes, João Dias e outros não nomeados.

Segundo as testemunhas que depuseram no processo de averiguação realizado em Portimão em 1621, António levava dois escravos de Angola no patacho de Manuel Tomé e tinha fazenda em Porto Rico. Os seus conterrâneos Gaspar Fernandes, marinheiro, e Marcos de Azevedo, mareante, encontravam-se em Porto Rico quando do acidente. Pelo processo ficámos a saber que António da Veiga fora para o reino de Castela e de lá navegou no navio de Luís Vale de Azevedo que transportava escravos de Angola para Nova Espanha e que arribou a Porto Rico

perseguido por corsários. Na Casa de Contratação, na sequência da reivindicação da herança por parte de sua mãe, os oficiais acusaram-no de ter passado clandestinamente às Índias e de aí ter tratado e contratado apesar de ser estrangeiro. O procurador da mãe refuta estas acusações alegando que o «Algarve não é estrangeiro» porque os algarvios sempre navegaram com autorização do Estado espanhol, sendo mesmo contratados por este. Por outro lado, afirma que António só vivia do seu salário pelo que o dinheiro procedente de Porto Rico procedia da quantia paga pelo governador por combater ao serviço da Coroa, do salário que lhe devia Manuel Tomé e da venda de dois escravos que levava com autorização.

Estas declarações e alegações confirmam aquilo que muitos outros, em autos similares, defendem quando são acusados de permanência ilegal nas Índias, ou seja, que os algarvios não se consideravam estrangeiros nos reinos de Castela. Atentemos nas palavras do procurador Diogo Lourenço de Paz em resposta ao fiscal da Contratação que pretendia a retenção da herança de António da Veiga¹⁷:

«mayormente no siendo, como el dicho difunto no era, estranxero destos reynos por ser natural del Algarve que por serlo Su Magestad sienpre a dado licencia para que puedan navegar a las Indias en las flotas y armadas que van destos reynos y se examinan muchos naturales del dicho Algarve en esta Casa por pilotos y navegan a las Indias en las dichas flotas como es notorio, y si fueran estranxeros no se permitiera ni diera lugar a ello y es dezir que el dicho difunto trató y contrató en las Indias es sinistro...»

Por estas declarações e confrontando-as com outros processos, se depreende que havia em Sevilha uma significativa comunidade de

algarvios: mestres envolvidos no tráfico com as Índias¹⁸, residentes em Sevilha¹⁹ e marinheiros²⁰.

De Sevilha para Porto Rico havia um ritmo regular de «passagens» de algarvios, como se infere deste processo, uma vez que os mestres, os marinheiros e os mareantes intervenientes afirmaram ter estado em Sevilha e em Porto Rico, donde regressaram a Portimão, num vaivém contínuo de viagens.

O envolvimento no tráfico negreiro por parte de algarvios fazia-se sobretudo a nível do transporte de licenças alheias, como mestres de navios e como tripulantes. Dois dos mestres identificados no processo de António da Veiga participavam neste tráfico: Luís Vale de Azevedo, mestre do navio *Espíritu Santo*, que foi com registo de escravos da Guiné às Índias em virtude de avença que fizera com Agostinho Peres, residente em Sevilha, em nome de António Fernandes; e Manuel Tomé, mestre de um patacho, que foi com registo de escravos de Angola a Nova Espanha e arribou a Porto Rico como já referimos.

O envolvimento directo dos portos do Algarve na carreira das Índias era tão ilegal quanto notório. Nas averiguações feitas em Vila Nova de Portimão, em 1621, no âmbito do processo de certificação de Catarina como herdeira de António da Veiga, encontrava-se na vila um capitão Juan Gutiérrez que testemunhou na qualidade de «fiscal régio para asuntos das Índias de Castela no Algarve».

Vejam, pois, a questão do contrabando. O desmesurado contrabando que se praticava no Algarve ao longo dos séculos XVI e XVII foi estudado por Pierre e Huguette Chaunu a partir das inúmeras fontes espanholas a este respeito²¹. O Algarve era um dos ângulos do chamado triângulo da rebeldia²². Efectivamente, o Algarve surge na documentação como a região portuguesa que se encontrava mais ligada ao espaço da Carreira das Índias. Alheios a ques-

tões de fronteira, os algarvios, como aliás os minhotos e os alentejanos, mantiveram com as regiões vizinhas – respectivamente Andaluzia, Galiza e Estremadura espanhola –, uma cumplicidade notável no que respeita à emigração para as Índias Ocidentais. A mobilidade dos portugueses raianos acelera-se com a União Ibérica, apesar de juridicamente os portugueses continuarem a ser considerados estrangeiros. Os paradigmas desta permeabilidade são, por exemplo, Ayamonte e Badajoz respectivamente para os casos da fronteira Algarve/Andaluzia e Alentejo/Extremadura. No caso de Ayamonte, entre 1600 e 1649, 44% dos casamentos envolviam algarvios²³. O Guadiana não funcionava, pois, como fronteira, antes como veículo de aproximação, de modo que, no Algarve dos séculos XVI e XVII, as populações desenvolveram ligações culturais, afectivas e comerciais com a Andaluzia.

A pesca havia sido um dos factores de cumplicidade, como o contrabando o foi com a instauração da Carreira da Índia. O ilícito comércio do litoral fundamentava-se no interesse comum e na solidariedade da gente do mar que viviam daquilo que o mar lhes proporcionava e daquilo que navegava por ele. A habilidade na captura da sardinha foi rentabilizada, com maior lucro, na captura de ouro e prata a bordo dos navios indianos.

Tavira, Lagos e Portimão eram os principais pólos do contrabando. Naus procedentes das Índias, de Nombre de Dios, Cartagena das Índias ou de Havana desviavam-se da rota ou abandonavam a frota, alegando naufrágios ou ataques de corsários, arribando aos portos do Algarve onde podiam descarregar o ouro e vendê-lo, eximindo-se, assim, a pagar os direitos na Casa da Contratação de Sevilha.

Em 1536, Carlos V enviou uma carta à Casa da Contratação a propósito da prisão em Sevilha do mestre e do piloto de uma caravela de Tavira que teria ido, ilegalmente, às Canárias²⁴. Tratava-se de uma caravela latina portuguesa, de quarenta tonéis de porte, que rumara à ilha de Palma, daqui a Santo Domingo, vindo a regressar a Tavira com mercadorias. O piloto era Nuno Vaz e o mestre António Gonçalves que venderam dois terços da caravela ao regedor da ilha de Palma. Três mercadores fretaram então a caravela e carregaram-na de vinhos, queijos e peixe e o mestre de Tavira levou-a a Santo Domingo onde voltou a carregá-la de açúcar, couros e canafístola para os ditos mercadores, desviando-se do destino vindo a aportar a Tavira. É um exemplo de manifesto contrabando.

Em 1540, o embaixador de Castela em Lisboa, Luis Sarmiento, informou da chegada a Lagos de uma caravela procedente do Peru cujo ouro fora roubado pelos naturais²⁵. Foi na Semana Santa que a dita caravela se afastou da rota e aportou a Lagos onde, durante a noite, uma tempestade lançou o barco contra os rochedos tendo-se afogado os dezanove tripulantes. Os moradores tomaram a caravela que, entretanto, ficara em seco e roubaram todo o ouro que «os pobres homens» traziam e que valeria cerca de 15 ou 20 mil pesos de ouro. A intenção dos tripulantes seria ir descarregar o ouro a Lisboa. O embaixador, descrevendo com minúcia este percalço reflecte sobre o contrabando nos portos do Algarve, Açores e Lisboa. Na verdade, as sucessivas denúncias documentadas ilustram uma cumplicidade manifesta das comunidades costeiras do Algarve a que o Estado português não era alheio. A

venda do ouro de contrabando era isenta de impostos enquanto a venda em Espanha, após o registo na Contratação, era sujeita a pesada tributação. Em 1543, confirma-se outro caso: uma caravela de Nombre de Dios, carregada de ouro e prata, aportou a Portimão tendo Carlos V pedido a intervenção de D. João III para o desembarço da preciosa mercadoria²⁶.

De Portimão, as notícias de contrabando evidenciam a crescente importância deste porto na relação com a América. A proximidade da rota das Índias que percorria o mar fronteiro em direcção a Sevilha, o lucrativo comércio negreiro que, sobretudo após 1595, mobilizava os portugueses em exclusivo, motivaram uma crescente integração dos algarvios na Carreira das Índias.

Tão preocupante era esta situação que Filipe II se viu compelido a legislar sobre a matéria, especificando as arribadas no Algarve, obrigando os navios arribados a passar a Sevilha com toda a carga²⁷. No capítulo intitulado «De los generales de las armadas, y flotas de la Carrera de las Indias, sus almirantes y auditores»²⁸, Veitia Linage descreve o procedimento obrigatório do general da frota espanhola, procedente das Índias, ao aproximar-se dos Açores («las Terceras») a fim de evitar saídas em terra ou ataques de corsários, especificando, no que respeita ao Algarve, penas graves aos infractores que rumavam a San Lúcar:

«... sin consentir que chalupa, ni barco vaya a tierra, quando pasare por el Algarbe, aunque sea con pretexto de necesidad, teniendo esto por tan pernicioso, y digno de remediar el abuso que solía haber, que las ordenanzas de arribadas se impone pena de 200 ajotes, y 10 años de galeras a cada uno de los marineros, que (aunque sea con licencia del General) fuese en lancha, barco, esquife, ni otra cualquiera embarcación. Y que ninguna de tierra se consintiese que llegase a bordo con pretexto de visitas de cortesía, necesidad de refresco, ni mudanza de enfermos, o pasajeros, está mandado también: y que sea capitulo grave de residencia contra los cabos, quedando convenidos por el hecho de haberse arrimado cualquier barco, o otro genero de embarcación a sus galeones».

A fim de exercer apertada vigilância sobre o contrabando praticado nas praias recônditas entre Lagos e Sagres e em todo o Algarve, foi nomeado, em 1587, um Juiz das Índias para a região. Nomeado pelo Presidente e juizes da Contratação, o juiz das Índias estava às suas ordens. Auferia um salário de 15 000 maravedis pago pela averia. Criou-se cargo idêntico na Terceira (lei de 1588, fl. 257) que cuidaria dos navios procedentes das Índias, com o salário de 30.000 maravedis. O feitor, ou juiz, «cuidará das vistas, e avio dos navios que ali arribavam, e zelava para que não se sacasse deles coisa alguma, e a quem se entregava o despacho de alguns avisos, se convinha que saíssem dali para as Índias, e tudo o demais que se oferecesse tocante a elas»²⁹.

Apesar das medidas legislativas, o comércio clandestino não só não melhorou como se intensificou. De tal modo que, em 1618, Filipe III ordenou à Casa da Contratação de Sevilha que, daí em diante, nas instruções entregues aos generais das

armadas que partiam dos portos indianos, se proibisse os portugueses de tripular e, muito menos de capitanear, os navios de aviso. Tudo isto porque um navio de aviso procedente de Nova Espanha arribara maliciosamente a Portimão onde descarregou uma grande quantidade de prata. Foi uma medida sem grandes efeitos práticos porque os portugueses continuaram a ser indispensáveis, quer como mestres de navios quer como pilotos. A prova disso são os sucessivos fretamentos de navios e o envio de fiscais a Sagres, Castro Marim, Tavira, Faro, Portimão, Alvor e Lagos, em 1637.

O capitão António Tavares Leite, nomeado juiz das Índias no Algarve em 1634³⁰, procedeu a averiguações sobre o naufrágio da nau *Nuestra Señora de la Concepción* ocorrido em 6 de Agosto de 1639³¹. Trata-se de um curioso périplo para um navio procedente de Cumaná. O navio arribara à Terceira para tomar água e rumou a Sevilha. Devido a uma brecha que o temporal abriu em frente ao cabo da Roca, teve de arribar a Lisboa. Na rota para Sevilha, passando em frente ao Cabo de S. Vicente, foi perseguido por corsários turcos que o obrigou a dirigir-se à praia da Mesquita, na Bordeira, concelho de Lagos. Afogaram-se quatro pessoas, mas salvou-se a carga de tabaco.

Com a Restauração não só diminuiu o contrabando como a participação dos mercadores portugueses no comércio indiano sofreu um duro revés, nomeadamente pela perda do monopólio do tráfico negreiro. A afirmação da fronteira política repercutiu-se nas complicitades fronteiriças. É sintomático que Ayamonte tenha sofrido uma acentuada recessão demográfica.

Concluindo, o Algarve, pela cumplicidade natural estabelecida com a vizinha Andaluzia, pela situação geográfica estratégica face à rota da Carreira das Índias, e ainda pela apetência dos seus marinheiros e mareantes, inseriu-se no complexo económico mediterrâneo-atlân-

tico polarizado por Sevilha, contribuindo com tripulantes e mestres de navios, pilotos e via-geiros para o descobrimento e colonização da Hispano-América.

NOTAS

* Instituto de Cultura Ibero-Atlântica. Doutora em Letras pela Universidade de Lisboa.

- 1 Cf. António de Solís, *Historia de la conquista de Mexico*, 1684: «chamamos-lhes assim Índias Ocidentais só porque aquelas regiões se pareciam na riqueza e na distância às orientais que tomaram este nome do rio Indo que as banha»; As Histórias de descobrimento e conquista escritas no século XVI reproduzem no título, invariavelmente, Índias como designação comum, como, por exemplo, a *Historia natural y general de las Indias*, de Gonzalo Fernández de Oviedo e a *Historia natural y moral de las Indias*, de José de Acosta.
- 2 Designação vulgar atribuída às novas terras abaixo do Equador, mas aqui associada à problemática da continentalidade que só viria a ser resolvida no séc. XVIII com a descoberta do estreito de Behring.
- 3 O baptismo foi feito por Waldseemuller na *Cosmographie introductio*, publicada em 1507, e *Merccator*, no *mapa mundi* de 1538, reproduz esta designação.
- 4 *Cedulario indiano*, recomp. de Diego de Encinas, ed. fac.similada da ed. única de 1596, Madrid, Ediciones Cultura Hispanica, 1945.
- 5 José de Veitia Linage, *Norte de la Contratación de las Indias occidentales*, (1ª ed.1672). Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1981.
- 6 Gonzalo Fernández de Oviedo, *Historia general y natural e de las Indias, islas y Tierra Firme del Mar océano*, (1ª ed. 1535). Ed. e estudo preliminar de Juan Pérez Tudela Bbueso, Madrid, Ed. Atlas, 1992.
- 7 Bernal Díaz del Castillo, *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, (1ª ed.1568), Ed. crítica de Carmelo Sáenz de Santa Maria, Madrid, CSIC, 1982.
- 8 Juan de Castellanos, *Primer parte de las elegías de los varones ilustres de Indias*, Madrid, Imp. Viuda de Alonso de Gómez, 1589.
- 9 Antonio de Herrera, *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y Tierra Firme del Mar Océano*, (1ª ed. 1601-1605), Ed. lit. de Claudio Estera, Madrid, Historia 16, 1985.

- 10 *Relação verdadeira dos trabalhos que o governador D. Fernando de Souto e certos fidalgos portugueses passaram no descobrimento da província da Florida. Agora novamente feita por um fidalgo de Elvas* (1.ª ed. 1557), Ed. lit. de Maria da Graça A. Mateus Ventura, Lisboa, CNCDP, 1998.
- 11 J. Toribio Medina, *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile: desde el viaje de Magallanes hasta la batalla de Maipo (1518-1818)*. t. III, Santiago do Chile, Imprenta Ercilla, 1889.
- 12 Cf. transcrição do documento in Maria da Graça A. Mateus Ventura, *Portugueses no descobrimento e conquista da Hispano-América: viagens e expedições (1492-1557)*, Lisboa, Colibri/ICIA, 2000, pp. 214-221.
- 13 Em 1º lugar surge a Estremadura, seguida de Entre Tejo e Odiana. Estes dados foram extraídos do inventário publicado in idem, *ibidem*, pp. 148.
- 14 Os restantes procedem genericamente do Algarve, cf. idem, *ibidem*.
- 15 Álvaro Núñez Cabeza de Vaca, *Naufrágios y Comentaríos*, Ed. de Roberto Fernando, Madrid, História 16, 1985 (3ª ed.).
- 16 AGI, *Contratación*, 345ª, N. 10.
- 17 *Ibidem*, fl. 59.
- 18 Neste processo constam Manuel Tomé, Simão Sancado, Luís Vale de Azevedo e Bartolomeu Gonçalves de Vila Nova.
- 19 Entre os quais Diogo Lourenço de Paz, Diogo Martins de Figueiroa, Ascenso de Vila Nova e João Fernandes de Vila Nova.
- 20 Neste processo são mencionados João Dias, Domingos Gomes, Marcos de Azevedo e Gaspar Fernandes.
- 21 No Archivo General de Simancas (AGS), secção *Estado*, e no Archivo General de Indias (AGI), secções *Indiferente* e *Contratación*, encontram-se numerosos processos relativos a contrabando na costa portuguesa.
- 22 Fernando Serrano Mangas, *La encrujida portuguesa: esplendor y quiebra de la unión ibérica en las Indias de Castilla (1600-1668)*, Badajoz, Diputación provincial, 1994.
- 23 José Luís Sánchez Lora, *Demografía y Análisis Histórico. Ayamonte, 1600-1680*, Huelva, Servicio de publicaciones de la Diputación, 1987, *apud* Serrano Mangas, *ob. cit.* p. 37.
- 24 AGI, *Indiferente*, 1962, L. 4, fl. 171-172.
- 25 AGS, *Estado*, leg. 372, doc. 68.
- 26 AGI, *Indiferente*, 423, L. 20, fl. 601-602r.
- 27 Veitia Linage, *ibidem*, Lib. II, cap. I e XX.
- 28 *Ibidem*, Lib. II, Cap. I, Par. 56, p. 444.
- 29 Ver lei de 1587, *ibidem*, fl. 208.
- 30 AGI, *Contaduría*, 196 A, N. 29.
- 31 AGI, *Contratación*, 605, N. 3.

AS ILHAS *REDESCOBERTAS* DO GOLFO DA GUINÉ

FERNANDA DURÃO FERREIRA

Fotografias: José Brás Baptista
Fernanda Durão Ferreira

«O mundo medieval, enleado no romantismo oitocentista, foi durante largas dezenas de anos o pântano propício às mais descabeladas justificações nacionalistas.»

«... Contudo, em tempos de novas identidades, são lançados olhares curiosos sobre os espaços periféricos, sobre as zonas movediças do quotidiano.»

«... Ante o silêncio da documentação escrita oficial, surge como inevitável o recurso às entrelinhas do documento regional. É um interesse recente, ainda balbuciante, mas certamente perene de consequências.»

«O etnólogo, investido na sua nova roupagem antropológica, procura atento, e encontra, a força da diferença onde pareciam ter triunfado para sempre as histórias do Prof. Hermano Saraiva.»

(Cláudio Torres, revista *Arqueologia Medieval*,
Campo Arqueológico de Mértola, 1992, pág. 3)

INTRODUÇÃO

Tentar saber qual o percurso e o desfecho da Expedição Vivaldi, foi o ponto de partida para esta investigação.

Ao consultar uma das fontes desta viagem, contudo, surgiu um inesperado acidente de percurso que nos provocou a estranha sensação de ir à procura de uma jazida de carvão e acabar por encontrar uma mina de ouro...

O «LIBRO DEL CONOSCIMIENTO» é uma das fontes que fornece elementos sobre

a Expedição Vivaldi, a qual representou, como se sabe, a primeira tentativa de circum-navegar a África para chegar à Índia, levada a cabo por marinheiros europeus, no fim do Séc. XIII. (Esta expedição repetia, assim, o Périplo do cartaginês Hannon que, com o mesmo intuito, terá atingido a costa do Benin no ano de 570 AC).

Escrito em castelhano do Séc. XIV por um autor, até hoje, desconhecido (sabe-se apenas que ele era um frade nascido em Sevilha) este documento foi estudado pelo investigador Marcos Jimenez de la Espada e vem transcrito na obra:

«LIBRO DEL CONOSCIMIENTO de todos los reynos y tierras y señoríos que son por el mundo y de las señales y armas que han cada tierra y señorío por si y de los reyes y señores que los proveen, escrito por un franciscano español á mediados del siglo XIV», y publicado ahora por primera vez con notas de Márcos Jiménez de la Espada. (Imprenta de T. Fortanet, Madrid, 1877)

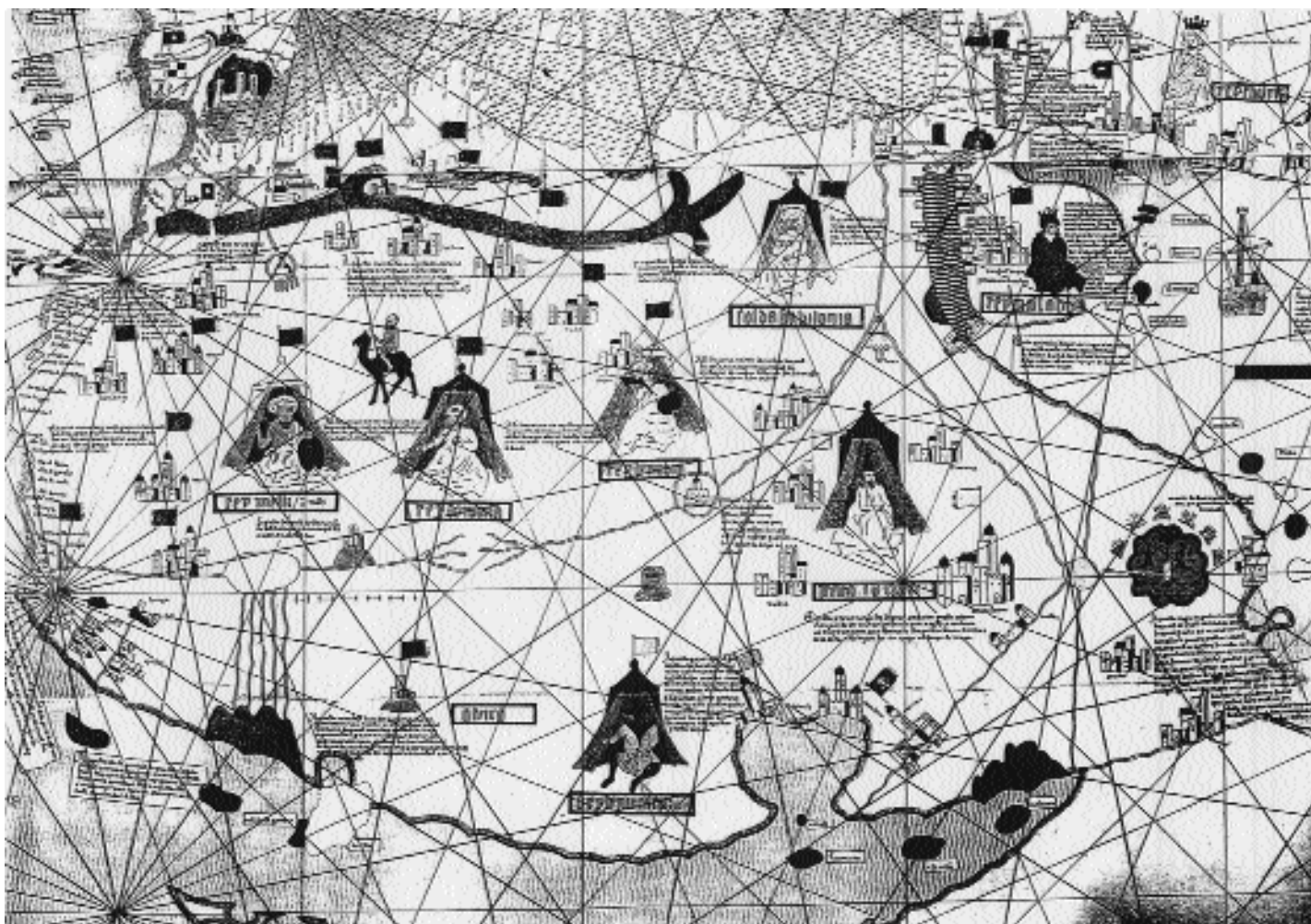


Figura 1 – Pl. X Planisphère Catalan (XV^e siècle)

De acordo com este investigador espanhol, quando, em 1404, Jean de Bethencourt rei das Canárias, quis explorar a costa ocidental da África e ir até ao «Rio do Ouro», foi aconselhado pelos seus capelães Pierre Bontier e Jean de Verrier a consultar o Libro del Conoscimiento. Segundo esses conselheiros, o Libro era o melhor e mais completo guia, de todo o mundo conhecido de então.

Ao longo da narrativa deste roteiro de viagens, o autor escreve na primeira pessoa,

como se todos os rios, montes e cidades que menciona, tivessem sido visitados por si.

«*De la source dont s'est servi le Franciscain, dérive une mappemonde du XV^{ème} siècle*» escreve o historiador Chales de la Roncière em «*La Découverte de l'Afrique au Moyen Âge*», Vol. I, pág. 118, referindo-se ao Planisfério Catalão de 1444, guardado na Biblioteca Estense em Modène (Itália), (Figura Nº 1).

Analisando as chamadas «fontes árabes» do Libro del Conoscimiento, foi possível detectar novos elementos sobre o desfecho da expedição que zarpu de Génova na Primavera de 1291. Paralelamente, essa leitura revelou dados que podem deitar por terra muitas das certezas partilhadas pela maioria dos historiadores, no que se refere às primeiras navegações da costa ocidental da África.

Catalogado de Literatura Visonária da Idade Média por quem, nos últimos seis séculos, não conseguiu interpretar a toponímia árabe que nele consta, o «Libro del Conoscimiento» apresenta-se como um roteiro de viagens bastante credível do continente africano. Além de informar pela primeira vez os nomes das ilhas do Arquipélago das Canárias, ele revela, em primeira mão, que o fabuloso reino do Preste João se situava na África oriental e não na Índia ou na Ásia, como se acreditava na Europa da Idade Média.

Elaborado entre 1345 e 1350 por um autor contemporâneo do viajante Ibn Batuta, nele descobrimos cidades, rios, montes, ilhas e rotas de caravanas que os exploradores e navegadores portugueses só conheceriam, mais de 100 anos depois.

Escrito num estilo no qual se destaca um distanciamento e uma isenção dignos de nota, em que o autor não faz qualquer juízo de valor sobre factos ou credos religiosos praticados pelos povos mencionados na narrativa, o «Libro del Conoscimiento» faz lembrar uma moderna reportagem.

Seguindo o exemplo de Heinrich Schliemann que, para encontrar a cidade de Tróia, se atreveu a ler «com outros olhos» o texto da Íliada de Homero, resolvemos traduzir a toponímia árabe respeitante à costa ocidental da África e às ilhas do Golfo da Guiné. O resultado foi, no mínimo, surpreendente.

A maior parte do estudo que apresentamos a seguir, é inédito. Apenas três dos onze temas apontados foram já abordados em «A Expedição Vivaldi Revisitada» (Editora Contraponto, Lisboa, 2004).

1ª PARTE

Depois da queda de S. João de Acre – o último bastião cristão na Palestina – ficara vedada aos cristãos a passagem para os mercados do Oriente (1291). Dependendo totalmente do comércio com a Arábia e a Índia, cujos produtos vendia ao resto da Europa, a República de Génova vê-se obrigada a encarar uma nova estratégia. Nasce, assim, na mente dos dirigentes da mais poderosa república mediterrânica, o plano de circum-navegar a África pelo ocidente para alcançar os seus mercados tradicionais. Na Primavera desse mesmo ano (1291) a Expedição Vivaldi parte com destino à Índia.

As lendas que corriam, na Idade Média, sobre os abismos e os monstros marinhos que esperavam quem se aventurasse a navegar pelo «Mar Tenebroso» (como os árabes chamavam ao Atlântico) parecem não ter assustado os irmãos Vivaldi e os seus companheiros. Depois de atravessarem o Mediterrâneo rumo ao ocidente, os genoveses passam as Colunas de Hércules, partindo depois para Sul, como se os ventos e marés da costa ocidental da África não constituíssem qualquer problema de maior.

A historiografia oficial não explicou, até agora, como foi possível aos Vivaldi, partir para uma expedição desta magnitude, entrando com tanta confiança por

mares totalmente desconhecidos dos marinheiros de Génova, assim como de qualquer outro navegador europeu.

– Que pilotos terão guiado as duas galeras ao longo da costa ocidental da África, a qual, só seria «oficialmente» descoberta pelos navegadores portugueses, mais de cem anos depois?

O excelente relacionamento que os marinheiros genoveses vinham mantendo há anos com todos os portos islâmicos do Mediterrâneo – e os de Marrocos em particular – ter-lhes-á permitido utilizar Ceuta (onde tinham uma feitoria) como porto de partida para o seu périplo marítimo.

Por outro lado, ao ler os »Anais da Cidade de Fez», obra conhecida por «Roudh el-Kartas» ou a «História dos Soberanos do Maghreb (Espanha e Marrocos)» parece-nos ter encontrado o acontecimento que funcionou como uma relação causa/efeito, directamente ligado à livre passagem, nesse mesmo ano, das galeras de Génova pelas águas marroquinas, rumo ao Sul.

Deste documento árabe, que foi traduzido para francês por A. Beaumier e publicado em Paris, pela Imprimerie Impériale, em 1860, constam os factos mais importantes que tiveram lugar no reino de Fez e arredores, durante o Séc. XIII.

No ano de 1291 – o mesmo ano em que os Vivaldi partiram para a sua expedição de circum-navegação da África – o cronista relata:

«Dans cette même année, l'Émir des Mussulmans reçut à Tazouta même une députation de Chrétiens génois qui lui offrirent des présents magnifiques, au nombre desquels figurait un arbre en or sur lequel étaient des oiseaux qui chantaient au moyen d'un mécanisme, absolument comme celui qui avait été inventé par Al-Moutouakil l'Abasside.» (Obra citada, pág. 540)

Este presente milionário, digno de um imperador ou de um sultão das 1001 noites,

terá, assim, convencido o emir da Berbéria a deixar passar as galeras genovesas ao largo das suas praias atlânticas, fornecendo-lhes, porventura, os pilotos que terão guiado os marinheiros europeus até ao Golfo da Guiné.

1. O PERCURSO DA EXPEDIÇÃO VIVALDI

Segundo o autor do Libro, os navegantes de Génova terão contornado a costa de África e, já no Golfo da Guiné, uma das galeras naufragou na foz do Rio Níger. Os expedicionários terão sido levados pelos autóctones escravagistas até à antiga cidade de «amenuam» e daí, terão sido conduzidos para a Abissínia, onde devem ter ficado prisioneiros para sempre.

Ao longo deste périplo africano, que o próprio autor diz ter percorrido, são-nos revelados onze nomes de ilhas, rios e montes que vão surgindo no caminho dos viajantes. Partindo do princípio de que a maioria desses nomes é de origem árabe, como o resto da toponímia africana que consta do Libro, tentámos interpretar o significado dessas palavras, procurando-as na «Enciclopedia of Islam». Com grande espanto nosso, à medida que íamos encontrando a tradução de cada uma dessas onze palavras, constatámos que esses nomes haviam sido postos, tendo em conta as características morfológicas ou geológicas de cada ilha, rio ou monte da costa africana, desde o Arquipélago dos Bijagós, até ao Arquipélago de S. Tomé e Príncipe, passando pela costa da Serra Leoa.

(Neste contexto, há que fazer a seguinte ressalva: uma vez que os Árabes não escrevem com os caracteres do Ocidente, a caligrafia utilizada nessa enciclopédia para identificar vocábulos árabes, não é relevante. O único factor importante é a sua fonética.)

2. A TOPONIMIA DA COSTA AFRICANA E O SEU SIGNIFICADO

2.1. A «Ilha de Gropis» (Capítulo LXVII do Libro del Conoscimiento)

Depois de partir da região marroquina da «Gazula», situada a Norte do Cabo Não, (Figura Nº 2) o autor embarca numa «galera de moros» e passa pelo «Rio del oro», descrevendo depois a sua chegada à «isla de gropis» que «era tierra abundada

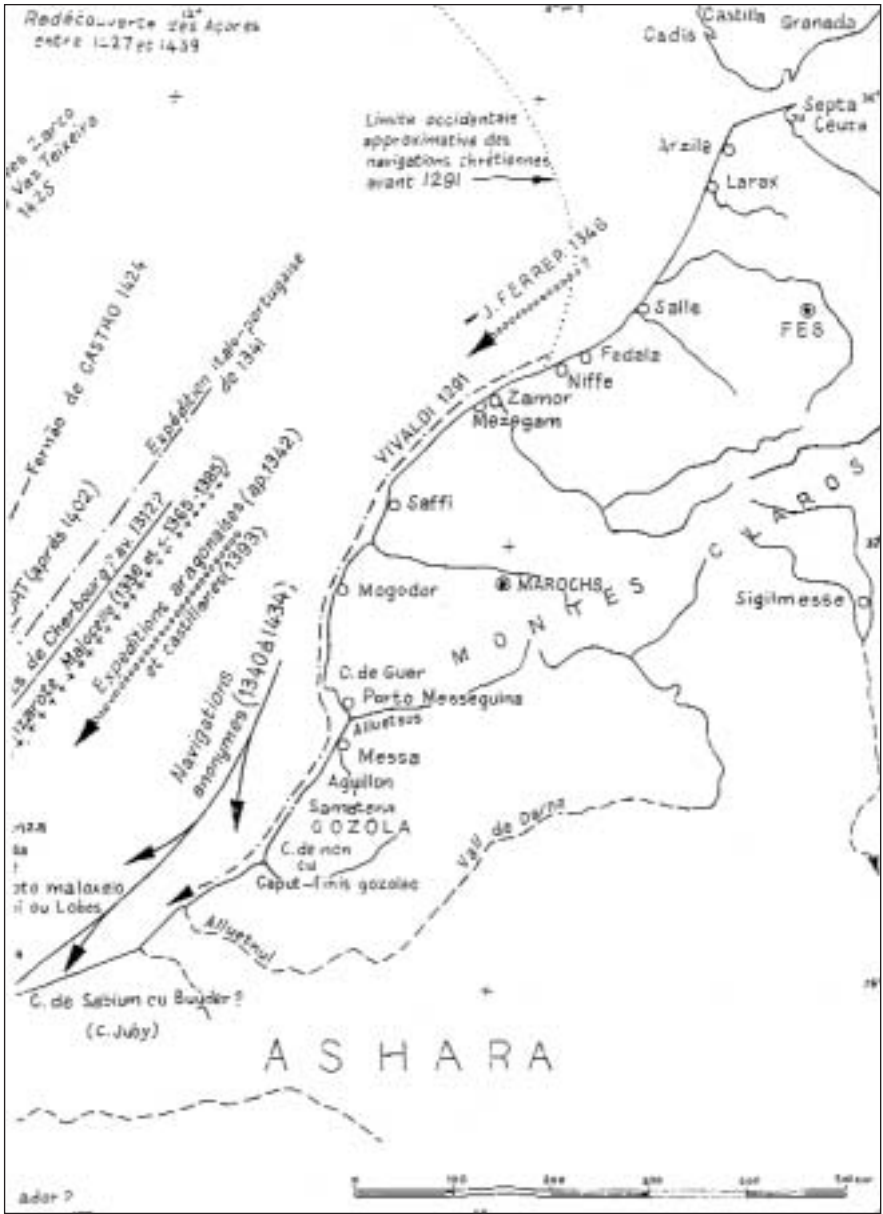


Figura 2 – A costa ocidental de Marrocos

de todos los bienes salvo que las gentes eran ydolatrias y llevaron nos a todos ante su Rey y maravillose mucho de nos y de nuestra fabla y de nuestras costumbres y los mercaderes que armaraon la galea fezieron mucho de su provecho...».

Esta ilha tem sido identificada pela maioria dos investigadores, como a Ilha de Orongo, no Arquipélago dos Bijagós (Guiné-Bissau).

Gropis – é uma palavra castelhana, cuja origem não é árabe. Encontrámos na Enciclopédia Universal Ilustrada (Vol. 26) uma palavra muito semelhante – *gropos* – que quer dizer: «*cendales ó algodones de los tintureros*». A mesma obra (vol. 12) informa que a palavra «cendal» é de origem árabe e significa: «*tafetán, tela de seda ó lino muy delgada y transparente. Espécie de guarnición para el vestido; algodones del tintero... se usó mucho desde el Séc. IX al XVII...*». Esta explicação da palavra *gropos*, que nos parece não apresentar grande diferença de Gropis, vem ao encontro daquilo que sabemos ter sido ao longo dos séculos, a principal indústria das Ilhas dos Bijagós: a produção de têxteis. De facto, sabemos que a Tribo dos Biafadas foi, desde sempre, conhecida pela sua habilidade na fabricação de tecidos de algodão. Paralelamente, temos os Mandingas e os Fulas cuja arte se canalizou para os panos bordados, além da curtição de peles para fabricar cintos, bainhas de espadas e punhais, polvorinhos, bolsas, etc. Estes seriam, pois, os principais produtos que atraíam os comerciantes mouros citados pelo autor, até estas paragens.

Por outro lado, ao consultarmos o historiador senegalês Djibril Tamsir Niane, concluímos que, desde o intenso comércio, à produção de têxteis, passando pela organização social baseada na monarquia, a «Ilha de Gropis» apresenta todas as características das ilhas dos Bijagós: «*L'influence du Mali s'étendait encore sur plusieurs peuples côtiers en Guinée. D'importantes colonies de marchands malinkés vivaient dans les Etats de Brasso, de Geba et de Gabou, situés dans l'actuelle Guinée Bissao. Les structures politiques, l'organisation en royaume et le grand nombre de foires dénotent nettement l'influence malienne. La localité la plus importante, Farin, anciennement résidence du gouverneur de province malinké était un grand marché que fréquenterent les Portugais en remontant le Rio Grande ou le Rio Cacheu... La région, de nos jours, est encore célèbre pour ces cotonnades et sa technique rizicole si évoluée.*» («Le Soudan Occidental au temps des grands empires», págs. 50, 51).

Segundo Christof Picard, o algodão e os produtos ligados à tinturaria eram muito procurados na Espanha Árabe:

«Les géographes du XII^e siècle, comme al-Zuhri, nous éclairent plus en la matière dans la mesure où ils rendent compte de commercialisations qui n'ont plus rien d'exotique ou «d'extraordinaire». On trouve dans leurs listes, une variété plus grande des produits à grande diffusion: les métaux, l'or... Les produits de terre concernant le textile sous forme de tissus comme laine du Maroc ou le coton de Séville, mais également les matières tinctoriales tel l'indigo (dartyiy) ou l'alun (sabb) pour fixer les couleurs...» («L'Océan Atlantique Musulman Au Moyen Âge», págs. 422, 423).

A intensidade deste comércio entre os povos islâmicos do Al Andalus e de Marrocos, com os autóctones das ilhas da costa atlântica deve ter chegado ao ponto de influenciar os comportamentos destes últimos. Esse relacionamento frequente poderá talvez explicar o facto de eles, apesar de «idólatras», praticarem a circuncisão. O navegador e geógrafo português – Duarte Pacheco Pereira – que percorreu e descreveu minuciosamente toda a costa de África, escrevia no princípio do Séc. XVI:

«E todos os negros do Rio Grande até esta Serra Leoa, e dali por diante, são gentios idolatras; e são circuncisos sem saberem a razão porque a tal circuncisão fazem e costumam; somente dizem que o fazem por andarem limpos e outros dizem que não fariam geração se não se circuncisassem, outros, que assim os acostumaram seus pais. E crera da causa principal e razão porque caem neste horror, é como quer que os Jalofos, Mandingas e Tucorois são macometas (muçulmanos) e por causa da sua lei são circuncisos e os Beafares, que vão mais adiante, pelo mesmo modo, e vizinhos com os vizinhos da mesma Serra Leoa, por esta causa tomaram a circuncisão uns dos outros.» («Esmeraldo de Situ Orbis», págs. 116 e 117).

2.2. A Ilha de Quible. (Capítulo LXVIII)

«Partimos de la insola de gropis y tomamos camino contra el levante por el mar meridiano y fallamos outra isla que dicen quible esta isla quible es ya en el mar meredional y es poblada de gentes negros y dexamos la a man derecha...».

Identificada por autores como C. Markham e M. J. de la Espada com a Ilha de Sherbro, na Serra Leoa, esta ilha terá recebido o seu nome

por causa da sua forma e posição, as quais parecem marcar o **Leste**. De facto, esta ilha está situada no estuário do Rio Pampana na actual Serra Leoa, no exacto sítio onde a costa africana começa a curvar para Oriente, entrando no Golfo da Guiné (Figura Nº 3).

Curiosamente, a palavra árabe *Kibla* significa: «*the direction of Mecca (or, to be exact, to the Kaaba or the point between the mirzâb or water-spout and the western corner of it) towards which the worshipper must direct himself for prayer*». («Enciclopedia Of Islam», Vol. V Fas. 79-80).

Para concluir diremos ainda que, se prolongarmos o vértice da ilha marcado com um*, encontraremos a cidade de Meca, no final de uma linha recta imaginária.

No caminho do autor aparecem agora vários montes e rios, cujos nomes são:

2.3. O Monte Alboch

Considerando que as consoantes *ch* têm nesta palavra o som *x*, podemos comparar Alboch com Alburz, cujo significado é precisamente: «... *usually pronounced Elburz, in old Persian Hara Berezaiti or High Mountain, in a moutain chain which, besides separating the*



Figura 3 – A Ilha de Sherbro, na Serra Leoa

Persian central plateau from the Caspian depression, links the Caucasus range with the Paropamisus... Firdawsi gives the name Alburz to a mythical mountain in India...» (Ibid., Vol. I, Fasc. I).

Os viajantes comparavam, assim, este monte da Serra Leoa com outro que conheciam das suas viagens.

2.4. O Monte Lirri

Parece-nos que os dois *rr* entre os dois *ii* têm o som de *h* aspirado. Deste modo, é muito possível que o autor tivesse escrito a mesma palavra deste modo: Lihi. Ora, Lihyan, é o nome de um antigo reino da Arábia, situado junto de uma montanha, cujo nome pode muito bem explicar esta toponímia: «*people and State of early Arabia... a kingdom which must have existed for several centuries in pre-islamic times... in the valley of al-Ula... Most important was the discovery, in a mountain gorge, near Bi'r al-Udhayb, to the west of al-Khurayba, of a group of texts connected with a place of worship of Dhu-Ghabat, the principal deity of Lihyan at the time.*» (Ibid., Vol. V).

2.5. O Rio Enalco

Anak, que é uma palavra com um som muito semelhante a Enalco, significa lince ou caracal. Estes mamíferos pertencem à família dos felídeos, género *Felix* Linx. A esta mesma família e género pertence o felino cognominado onça, o qual abundava na região da Serra Leoa quando Duarte Pacheco Pereira aí costumava desembarcar: «*Nesta terra há muitos elefantes e onças e outras muitas desvairadas alimárias.*» («Esmeraldo...», pág. 118). Parece, pois, aqui haver uma explicação plausível para o nome do rio ser Anak, cuja corruptela terá derivado em Enalco, rio esse, que corria por uma região onde abundava essa espécie de felinos, de onde lhe terá vindo o nome.

2.6. O Monte Burga

O nome deste monte não nos parece de origem árabe mas sim de origem local. O cronista Valentim Fernandes (princípio do Séc. XVI) ao descrever esta zona da costa de África menciona duas localidades com nomes gentílicos parecidos:

«**Buguba** tem rei sobre si mas sua língua não é diferenciada daquelas do Rio Grande. E assim os mantimentos e resgates como no rio. Com Buguba comarca (faz fronteira) um povo que se chama chocholis e tem rei sobre si... e porque estas gentes comarcam com a serra de **Lya**, por isso têm seus costumes e mantimentos e assim adoram.» («Manuscrito», págs. 99 e 100).

Esta semelhança entre os nomes fornecidos pelo autor do Livro e os que são citados pelo cronista português do Séc. XVI, confere total credibilidade aos nomes apresentados pelo frade sevilhano.

2.7. O Monte de Elbahac

Albarraque, que é o nome de uma vila situada perto de Sintra, em Portugal, foi a palavra cujo som nos pareceu ser mais semelhante a **Elbahac**.

Segundo o Dicionário Corográfico de Pinho Leal («Portugal Antigo e Moderno», Vol. I, pág. 48) a palavra Albarraque significa: «*coisa resplandecente, luzidia, brilhante, derivada do verbo árabe – baraca – que quer dizer reluzir, brilhar, resplandecer.*»

Tendo em conta que a origem geológica da maioria dos montes da Serra Leoa é vulcânica, isso explica a presença da argila e do ferro na composição das rochas que formam essas serras. A revestir essa massa argilosa aparece à superfície uma camada de granito azul misturado com outras rochas cristalinas. Esta textura, onde se encontra o quartzo e a mica, deve conferir bastante brilho a algum desses montes vindo, provavelmente, daí o nome **Albahac** para identificar um monte do qual irradia luz.

2.8. O Monte Elmolac

Almalegh é o nome de uma cidade, capital de um antigo reino islâmico do Turquestão, situada na margem do lago Sayram.

Fundada no Séc. XIII por Usar ou Buzar Karshi, **Almalegh** foi um centro muito abastado devido à passagem das caravanas e, como tal tem sido citada por vários viajantes europeus, incluindo alguns missionários. Arruinada no Séc. XIV por constantes guerras civis, essa cidade situava-se **num monte**, no alto do vale do Ili, situação essa que a terá feito recordar aos viajantes islâmicos da costa atlântica que, por isso, chamaram o mesmo nome a este monte situado na região da Serra Leoa.

Podem parecer estranhas estas interpretações, tendo em conta a enorme distância que separa os lugares que citámos na longínqua Arábia e a costa ocidental africana. Cabe, pois, aqui recordar com António Borges Coelho que: «*Para o Próximo Oriente, as caravanas árabes terrestres seguiam pela estrada norte-africana: Marrocos, Argel, Tunísia, Egipto. Dmoravam dois a três meses. Aí começavam novas rotas orientais. A rota da seda unia a China ao Próximo Oriente. Atravessava os desfiladeiros do Pamir e seguia por Samarcanda e Bucara no Turquestão, por Hamadan na Pérsia. Em Bagdade bifurcava-se em dois braços: um alcançava Constantinopla e o Mediterrâneo; o outro a Arábia e a África. Da Península Ibérica, os barcos partiam em combóio na Primavera e regressavam do Oriente no Outono. No começo do Séc. XII havia navegação directa de Sevilha ou de Almeria para Alexan-*

dria...» (in «Para a História da Civilização e das Ideias no Gharb Al-Andalus», pág. 7, 8). Nós acrescentaríamos ainda que, por mar, os comerciantes dessas caravanas viajavam desde o Golfo Pérsico até Zanzibar, Madagascar, Sri Lanka, Maldivas, Sofala, Índia, Birmânia e Malásia. Quantos relatos dessas travessias não se perderam nas areias dos desertos ou no pó dos caravanserais? Nenhuma dessas histórias de viagens teve a sorte do manuscrito de Ibn Batuta, encontrado por Frei de Santo António Moura no Séc. XVIII, em Tânger. Secretário do Cônsul de Portugal nesta cidade, este arabista dedicou-se a traduzir para português o texto árabe do incansável viajante do Séc. XIV, divulgando, assim, as andanças de mais de 30 anos, daquele que é considerado o «Marco Polo dos Árabes» e que, sem a tradução dos seus escritos para uma língua europeia, permaneceria para sempre ignorado do mundo. Publicados, hoje, em diversas línguas, os três volumes das «Viagens» de Ibn Batuta são universalmente conhecidos, revelando muitas das rotas seguidas pelos comerciantes muçulmanos ao longo da imensidão do mundo islâmico medieval.

Já no Golfo da Guiné, o autor refere a presença de três ilhas, cujos nomes são: Zanon, Azeuen e Malicun.

2.9. A Ilha de Zanon (Capítulo LXIX)

Não encontramos na «Enciclopédia of Islam» nenhuma palavra árabe escrita desta maneira. Contudo, apareceu um vocábulo com uma fonética semelhante: Sanan, cujo significado é: «*image, representation of an idol, stone betyle, wooden carved idol.*» (Vol. VIII, Fascículo 147-148, pág. 5 e 6). Curiosamente, ao ler o capítulo que Valentim Fernandes dedicou à Ilha do Príncipe no seu «Manuscrito», pág. 340-341, encontramos esta interessante descrição:

– «Se partires da Ilha de S. Tomé e levas vento de viagem – a saber do Porto de S. Domingos onde é a povoação, irás ver o Ilhéu Redondo da banda de leste de Santantoneo (primeiro nome da Ilha do Príncipe). E este ilhéu está da ilha uma boa légua. E este ilhéu jaz com dois ilhéus les nordeste e oes sudoeste. E há na rota 5 léguas. E este Ilhéu Grosso jaz com a ponta da angra da povoação norte e sul e há na rota 6 léguas. E esta ponta dos dois ilhéus pequenos em cima do maior está uma árvore pequena que **parece um homem...**»



Figura 4 – O Ilhéu Santana, junto à Ilha do Príncipe



Figura 5 – «Água do Mato», Ilha de S. Tomé

Conforme nos contam os cronistas Duarte Pacheco Pereira e Valentim Fernandes, em toda esta região abundavam os ídolos, esculpidos nos troncos das árvores, pelos autóctones.

Cabe aqui perguntar se «esta árvore que parece um homem» não seria uma escultura em forma de totem ou, por outras palavras, um ídolo escavado no tronco de uma árvore? Ou melhor, um *sanan*, dito em árabe?

Será, pois, lícito concluir que a fonte árabe que informou o autor do Livro conhecia, pelo menos **de vista**, esta ilha, assim chamada porque apresentava uma figura antropomórfica esculpida em madeira, cujo tamanho lhe permitia ser vista por quem passasse ao largo, de barco. Este mesmo facto terá, assim, dado o nome à ilha pelo qual ficou a ser conhecida: *Sanan*. Desta palavra, o frade reteve apenas os sons mais fortes e, ao transcrevê-la, o resultado foi «*zanon*», cuja diferença de *Sanan* não nos parece significativa.

Devemos ainda acrescentar que o nome desta ilha – *Zanon* (ou *Sanan*) – figura no Atlas Catalão de 1444 com o nome *Samana* (Figura Nº 1). Será coincidência que o primeiro nome desta Ilha do Príncipe, tenha sido *Santo Antão* ou *Santantoneo* e que o Ilhéu *Santana* – cujo som se insere na mesma família fonética dos vocábulos anteriores – corresponda ao ilhéu que Duarte Pacheco Pereira diz que ostentava uma árvore que «parecia um homem», ou um *sanan*? (Figura Nº 4).

Será que os portugueses que puseram o nome *Santana* ao ilhéu, já conheciam o mapa de 1444, em que a o nome da ilha que lhe fica em frente, era *Samana*?

2.10. A Ilha de Azeuen

Com esta caligrafia não achámos qualquer vocábulo. Apesar disso, lembrámo-nos de trocar o u com um v, facto que se verifica muitas vezes na caligrafia de palavras antigas, formando, assim, a palavra – azevean. Por outro lado, tendo em conta que o v é muitas vezes pronunciado como b, substituímo-lo por um b. O resultado foi: azebean.

Foneticamente muito semelhante, existe o vocábulo Asben que identifica uma cordilheira de montanhas, também conhecida por Ayr. Situada no coração da África (Figura Nº 6) esta zona montanhosa do Sahara é assim descrita na «Enciclopedia of Islam»:

«**Air (Ayr)**, also called **Asben**, mountainous district of the Sahara, falling between lat. 17°-21° N, and long. 7°-9° E. It comprises three distinct regions: 1) the northern Ayr, consisting wholly of **plateau** and plain; 2) the central Ayr, which **peaks rising to 5,000 ft.**; 3) the southern Ayr consisting of **rocky plateaux sloping** towards the Sudan. **The rainfall**, more abundant in the Ayr than in the rest of the Sahara (rainy season from June to August) feeds underground basins, which support a fairly rich vegetation (gum trees); agriculture is, however, on a small scale, and the country owes its important place in the economic life of the Sahara primarily to its position on caravan routes (azalay). It possesses strata of **slate**, and **hot springs**; primitive handicrafts are



Figura 6 – Norte e centro do continente africano

still carried on....The most important town is Agades...The whole population is Muslim (the Kel Geres since the 9th/15th century) and religious activity is relatively keen, owing to the presence of religious brotherhoods with considerable numbers of adherents.» (Vol. I, pág. 307).

Por seu lado, Joseph Cuq informa sobre esta região:

«L'Ayr, en langue hausa, Asben, est un massif montagneux qui paraît avoir été un important carrefour. Il est occupé actuellement par des populations noires (Hausa) et blanches (Touareg Kel Ayr, se subdivisant en Kel Gerès et Kel Oui), signe évident que ce massif, à la limite du Sahara, fut un lieu de rencontre de deux races... Ibn Batuta y passa, em 1353, sur son chemin de retour vers le Maroc. La vague berbère n'a pas eu ici la même ampleur que dans le Sud-Ouest saharien. Aussi l'islamisation de cette région fut-elle plus lente et plus tardive, ce qui peut expliquer que les Hausa devinrent musulmans longtemps après les Soninké et les Songhay» («Histoire de l'Islamisation de l'Afrique de l'Ouest», pág. 22).

«L'origine ethnique des Hausa est aussi complexe qu'obscur. Longtemps cette région es restée en marge des connaissances des géographes arabes. Le premier à en approcher fut Ibn Batuta (1353) qui cite peut-être le Gobir sous la graphie Kubar» (Ibid., pág. 273).

Apesar dos autores árabes, como Ibn Batuta, chamarem pagãos aos habitantes de Asben (Ayr) este território tinha muitos contactos com comerciantes muçulmanos. Os Wangara (ou Gangara) mercadores dinâmicos muito conhecidos pela sua

difusão por todo o Oeste africano, penetraram no País Hausa conseguindo monopólios comerciais. O termo Asben – cuja origem não é árabe – pode, assim, ter viajado com eles até à orla marítima africana.

Nos Sécs. X e XI os Hausa dominavam a vertente Sul do Asben, donde foram expulsos por outros povos. Retiraram-se para o Sul, fundando o reino de Daura, situado na actual Nigéria, convertendo-se em seguida ao Islamismo. As fantásticas Montanhas de Asben foram visitadas pelo explorador alemão Heinrich Barth em 1850. Cabe aqui transcrever o seu relato relativo às enchorradadas provocadas pelas intensas chuvas instantâneas nesse planalto africano:

«Tandis que nous étions ainsi dans l'attente, nous eûmes l'occasion d'observer un remarquable phénomène naturel qui faillit nous toucher d'assez près pour ne pas exciter seulement notre intérêt scientifique. Partout aux alentours, il tomba une pluie tellement abondante qu'en vingt-quatre heures la paisible vallée où nous nous trouvions, et qui avait près de deux mille pas de large, fut convertie en un torrent furieux emportant les brebis, les chameaux et déracinant les arbres.» («Voyages de Découvertes en Afrique – Anthologie 1790-1890», pág. 243).

Terá sido a recordação de todo este conjunto das enormes montanhas de Asben (Ayr), onde os rios são tão imprevisíveis como selvas e onde se encontram jazidas de basalto e nascentes de águas termais, que influenciou os navegantes árabes a dar esse mesmo nome a uma das 3 ilhas do Golfo da Guiné.

De facto, a descrição da ilha de S. Tomé assemelha-se muito com o que lemos sobre esse planalto do Sahara, conhecido por Asben ou Ayr.

Quanto à Geologia:

«As duas ilhas são formadas por rochas vulcânicas, predominando as traquites, basaltos, tinguiates e fonolites. Algumas formações oferecem particular curiosidade, como no Cão Grande (pico na Ilha de S. Tomé), cujas paredes a prumo se elevam a mais de 300 metros acima dos terrenos adjacentes, sendo construídas por fonolite... Há na Ilha de S. Tomé várias **nascentes de águas minerais, gaso-carbônicas**, que os nativos chamam «**água flebê**» (**água que ferve**)». («Enciclopédia Portuguesa e Brasileira», Vol. 27, pág. 637).

Quanto às montanhas:

«As ilhas de S. Tomé e Príncipe e as suas dependências fazem parte das cordilheiras continentais com origem no Futa Djalon e fim nos Alpes da Abissínia... As características das ilhas, as suas altitudes, as ravinas, sulcos e quebradas de várias ordens por elas disseminadas; os recortes caprichosos que as cingem; as ilhotas que salpicam os seus mares e a natureza da sua ossatura falam da sua origem vulcânica... **Essas montanhas bizarras e fantásticas** constituem quebra ventos e determinam climas desiguais entre o norte e o sul.» (Ibid.).

Quanto às enchentes dos rios sazonais ou «água do mato»:

«A bacia hidrográfica de S. Tomé está nesses contrafortes de ravinas profundas, por **onde os rios frezem correndo em rápidos violentos**. Pelas quebradas dos leitos, os rios apresentam no seu percurso, deslumbrantes cascatas. Não existem elementos determinativos do regime hidrográfico. O Rio Ió Grande, por exemplo, **é dos mais temíveis**, passando-se quase a pé enxuto na grama seca. De regime torrencial deve ser este rio, como quase todos aqueles que descem

das altas cumeadas e vêm lançar-se no mar, depois de um caminho atormentado e rápido. S. Tomé abunda em rios que derivam em quase todas as depressões.» (Ibid.).

Este paralelismo entre as duas descrições leva-nos a concluir que: esses viajantes, que já navegavam por entre estas três ilhas, pelo menos desde o Séc. XIII, não as conheciam só de vista. Além das altas montanhas que se podiam ver de longe, esses viajantes árabes devem ter aportado, pelo menos à Ilha de S. Tomé, onde se deram conta *in loco*, da existência de nascentes de águas minerais e da violência da corrente dos rios sazonais (Figura Nº 5).

Asben (ou «azeuen») – não é uma palavra árabe mas sim originária da língua Hausa, como vimos. Contudo, ela foi usada por povos árabes ou islamizados, cujas viagens os levavam desde o planalto de Asben, no interior do continente africano, até ao Golfo da Guiné. Deste modo, a flagrante semelhança morfológica entre Asben e esta ilha, acabou por lhe dar o nome porque passou a ser conhecida entre esses navegantes do Golfo da Guiné.

Quem seriam estes misteriosos viajantes, cujas informações tão exactas serviram de base ao autor para escrever a parte referente ao continente africano, do seu *Libro del Conoscimiento*?

Segundo o historiador Charles de la Roncière: «*L'énigmatique Franciscain semble documenté par des Arabes, peut-être par ces marabouts clairvoyants et instruits du Seguiet el-Hamra, émigrés du Maroc après l'anéantissement des Almohades en 1258*» (in «La Découverte de l'Afrique au Moyen Âge», Vol. I, pág. 118).

2.11. A Ilha de Malicun

Este é o nome que identifica a actual Ilha de Fernando Pó (aliás, Malabo). Das três ilhas, é esta a última a aparecer no horizonte dos navegantes vindos do Ocidente e aquela que está mais perto da terra firme.

À semelhança das outras palavras, foi a fonética e não a sua caligrafia que nos ajudou a encontrar a explicação para o nome Malicun, que concluímos não ser de origem árabe. Contudo, encontrámos um vocábulo espanhol muito semelhante: «malecon», que quer dizer quebra-mar; molhe; rochedo. Os dicionários etimológicos espanhóis atribuem a esta palavra uma origem incerta, havendo, contudo, quem pense que ela possa ser de procedência moçárabe. Neste caso, há muitas probabilidades de ela ser origiária da Península Ibérica e ter sido utilizada, tanto por mouros como por cristãos. Entre Malecon e Malicun a diferença fonética é mínima, por isso fomos ver qual é a descrição que Duarte Pacheco Pereira faz a respeito da morfologia da Ilha de Fernando Pó:

«E porquanto esta serra e ilha está adiante do derradeiro rio, dos quatro de que atrás falámos, cinco léguas de caminho e é tal que em toda a Guiné não há outra de tal feição, por isso pusemos aqui sua pintura natural... A qual serra e ilha foi desco-

berta por Fernando pó, cavaleiro, criado del-rei D. Afonso V e ela tomou o nome do descobridor... E esta (serra) é muito alta e, quando faz tempo claro aparece a vinte e cinco e trinta léguas. E a ilha que está na boca desta enseada é muito povoada e nela há muitas canas de açúcar; e dali à terra firme são cinco léguas.» («Esmeraldo de Situ Orbis», Capítulo 10º, pág. 158).

Desta descrição podemos concluir que esta ilha é tão importante como a sua altíssima serra, a qual se começa a ver nitidamente de muito longe. Além disso, ela está apenas a 5 léguas de distância do continente. Ou seja: esta ilha é, afinal, um enorme monte que se ergue entre o mar e a terra firme, à maneira de um contraforte, de um quebra-mar ou de um «malecon». Isto é: mais uma vez a morfologia de uma ilha terá contribuído para que os navegantes que a visitavam regularmente lhe tenham dado um nome a condizer com sua particular aparência física e que, neste caso, terá sido: «malecon», cuja corruptela deu: Malicun.

O facto da origem da palavra «malecon» poder ser moçárabe remete-nos mais uma vez, para a observação de C. de la Roncière quando este autor diz que os informadores do autor do Libro poderiam encontrar-se entre os Almóadas, refugiados em Seguiet el-Hamra (**Figura Nº 6**) depois da sua expulsão do Al Andaluz aquando do início da Reconquista Cristã.

Quanto aos habitantes da ilha e aos seus produtos, Duarte Pacheco Pereira informa:

«E na boca deste Rio Real, dentro do estreito de que acima falámos, está uma muito grande aldeia, em que haverá dois mil vizinhos. E aqui se faz muito sal. E nesta terra há as maiores almadias, todas feitas de um pau, que se sabem em toda a Etiópia de Guiné; e algumas delas há tamanhas que levarão oitenta homens e estas vêm de cima deste rio, de cem léguas e mais e trazem muitos **inhames**, que aqui há muito bons, que é assaz de bom mantimento. E assim trazem muitos **escravos, vacas, cabras e carneiros**; e ao carneiro chamam “bozy”. E tudo isto vendem por sal, aos negros da dita aldeia. E a gente dos nossos navios comprem estas coisas por manilhas de cobre, que aqui são muito estimadas, mais que as de latão; e por oito e dez manilhas se pode haver aqui um bom escravo.

“Os negros desta terra todos andam nus e trazem uns colares de cobre ao pescoço, tão grossos como um dedo, e assim trazem umas agomias da feição das que costumam trazer os **mouros brancos da Berbéria...**” (Ibid., pág. 156).

Mais à frente, o autor descreve os produtos que se podiam comprar na vizinha Ilha de Fernando Pó:

«E a ilha que está na boca desta enseada é muito povoada e nela há muitas canas de açúcar; e dali à terra firme são cinco léguas. E o navio que aqui for surgir junto com a dita terra, em quinze braças estará quase meia légua dela; e pode ali resgatar **escravos** a oito e a dez manilhas de cobre a peça.»

«Nesta terra há muitos e grandes elefantes, dos quais os dentes, que **marfim** chamamos, costumamos comprar; e por uma manilha de cobre se acha aqui um grande dente de elefante.»

«E assim, há nesta terra razoada quantidade de **malagueta** fina e boa.» (Ibid., pág. 158).

Além dos bens de subsistência, como os inhames e animais domésticos para consumo das tripulações cansadas da travessia do Golfo da Guiné, os viajantes encontravam nesta costa e nesta ilha (a baixo preço) a maioria dos bens com maior cotação nos mercados africanos: **escravos, marfim e malagueta**.

Além disso, este texto revela um dado fundamental: as agomias ou adagas usadas pelos autóctones do Rio Real, situado apenas a 5 léguas da Ilha de Malicun (ou Fernando Pó) eram «*da feição das que costumam trazer os mouros brancos da Berbéria*». Isto parece significar que os produtos da terra dos negros: escravos, marfim e malagueta, eram pagos com adagas, ou seja, com os produtos provenientes do país dos mouros brancos, o qual era, nem mais nem menos que: a Berbéria!

Este simples parágrafo faz, finalmente, alguma luz sobre quem poderiam ser os enigmáticos navegantes árabes que conheciam tão bem toda a orla marítima africana, desde o Cabo Não (Gozola) até ao fim do Golfo da Guiné, a ponto de terem dado nomes às ilhas, montes e rios que encontravam no seu caminho, ao longo da «ribeira do mar».

Conhecidos pelas «fontes árabes do autor do Libro del Conoscimiento», estes comerciantes mouros navegavam com terra à vista desde Marrocos, pelo menos desde o Séc. XIII, até às costas da actual República dos Camarões. Nas suas embarcações levavam mercadorias de Marrocos que trocavam com os negros por alguns dos principais produtos que faziam

andar as caravanas: malagueta, escravos e marfim. O preço desses bens devia ser aqui tão barato, que justificava a vinda de tão longe, dos viajantes mouros.

Tal como aconteceu com o nome das cinco ilhas, terão sido esses «mouros brancos da Berbéria» a pôr o nome de «Sanagá», ao rio que desagua mesmo em frente da ilha de Malicun? (ou Ilha de Fernando Pó, aliás, Malabo).

Para os portugueses do Séc. XV e XVI, o Rio Senegal (a que os autóctones chamavam «Sanagá») marcava a linha onde «acabava a Berbéria e começava a Cafraria». Isto é, onde findava a terra dos mouros e surgia a terra dos negros. Em termos gerais, a Berbéria era o espaço compreendido entre o Mediterrâneo e o Sahara. No que toca à costa ocidental da África, esse território ia desde Ceuta até à foz do Rio Senegal.

A maioria dos historiadores europeus nega a possibilidade de, nesta altura, haver qualquer tráfico marítimo ao longo da costa ocidental africana, tendo em conta a enorme dificuldade da navegação de regresso para Norte, das embarcações que se aventurassem para lá do Cabo Bojador. É evidente que os fortes Alíseos que sopram para Sul e as correntes que se fazem sentir nessa costa são um impedimento real para os barcos à vela. Contudo, conforme o frade informa, esses mouros navegavam em galeras ou galeotas. Estas embarcações, além de possuírem uma vela, são igualmente movidas por 16 ou 20 remos em cada banda. Além disso, se eles regresassem para Norte durante os meses de Inverno, altura em que a força dos ventos é muito menor, esse impedimento seria substancialmente reduzido.

Assim, depois de tudo o que ficou exposto, parece evidente que:

– Tal como o autor do Libro afirma, os marinheiros mouros já conheciam, pelo menos

desde o fim do Séc. XIII, o caminho marítimo desde a região situada a norte do Cabo. Não até ao fim do Golfo da Guiné, para lá da foz do Rio Níger. Para atingirem estas paragens situadas tão ao Sul, eles deviam ser bons marinheiros e possuir uma boa frota.

– Do mesmo modo, movidos por razões comerciais, esses viajantes sabiam da existência das cinco ilhas, mais tarde conhecidas por Orongo, Sherbro, S. Tomé, Príncipe e Fernando Pó.

– A morfologia, a geologia e a hidrografia da Serra Leoa e dessas ilhas faziam igualmente parte dos seus conhecimentos. Isto quer dizer que esses viajantes não as conheciam só de vista, mas também aí tinham desembarcado e anotado as suas características. Foi, aliás, esse facto que determinou a nomenclatura, por eles atribuída, a cada uma dessas ilhas, a qual ficaria registada para sempre, no Libro del Conoscimiento. Quando, mais tarde, o Planisfério Catalão (1444) exhibia a presença das cinco ilhas do Golfo da Guiné estava apenas a repetir a informação do Libro (acabado por volta de 1350), transcrevendo, inclusive, os seus nomes. Este facto acabou por despertar a curiosidade de quem se interessava pelos caminhos marítimos ao longo da costa da África ocidental, não passando despercebida a localização dessas ilhas, a quem tinha como prioridade total do seu reinado chegar à Índia contornando o continente africano. Talvez por isso, quando Duarte Pacheco Pereira se refere ao Arquipélago de S. Tomé e Príncipe, usa uma expressão curiosa: «... a les noroeste deste cabo está uma ilha que se chama de S. Tomé, a qual **mandou descobrir** o sereníssimo rei D. João o segundo de Portugal e a povou». («Esmeraldo...», Cap. 11 do 2º Livro). Ou seja, se D. João II mandou descobrir aquela específica ilha sabia, de antemão, da sua existência. Deste modo, em 1291 as circunstâncias estavam todas reunidas para que estes mouros viajantes, com o seu *know how*, tivessem auxiliado os Vivaldi na sua travessia do Atlântico, desde Ceuta até à foz do Níger.

De posse destes elementos impunha-se uma pesquisa que nos revelasse quem eram estes misteriosos «mouros da Berbéria» que, entre o Séc. XII e XIII possuíam:

- a) uma provável origem não árabe, apesar de islamizados;
- b) contactos tão profundos com moçárabes, a ponto de utilizar o seu vocabulário;
- c) uma ligação estreita com o «Rio Sanagá» ou com a palavra «sanagá»;

Como se explica a existência de dois rios «Sanagá» – um entre a Mauritânia e o Senegal e outro na actual República dos Camarões?

(Poder-se-á explicar o nome do «Rio Sanagá», situado na actual República dos Camarões, dentro da lógica desses mouros que davam nomes de lugares já seus conhecidos a novos lugares que lhes fizessem lembrar esses sítios?)

- d) Ligação à zona de Seguiet el-Hamra, no litoral de Marrocos;
- e) experiência, não só de viagens marítimas, mas também terrestres, pelas montanhas de Asben e pelas longínquas cidades do Turquestão;
- f) uma frota e conhecimentos marítimos capazes de os levar de Marrocos, até ao extremo do Golfo da Guiné.

3. A IDENTIDADE DOS MISTERIOSOS «MOUROS DA BERBÉRIA» QUE, NO SÉC. XIII, SEGUNDO AFIRMA O AUTOR DO *O LIBRO DEL CONOCIMIENTO*, NAVEGAVAM DE MARROCOS, ATÉ AO ARQUIPÉLAGO DE S. TOMÉ E PRÍNCIPE

«Com o oráculo dos quais testemunhos, e doutros mais que o Infante (D. Henrique) teria sabidos, por muitas informações que cada dia tomava de mouros Alarves e Azenegues, práticos nas coisas de África, determinou mandar descobrir de novo estas navegações, de que a memória era já, entre os homens, perdida...»

(Damião de Góis, «Crónica do Príncipe D. João», Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 1975).

Toda a região citada pelo frade, ou seja a Gozola (ou «Gazula») desde o Norte do Cabo Não até ao Rio Senegal, era habitada na Idade Média, por tribos berberes.

Convertidos ao Islamismo desde o Séc. VIII, estes povos eram, na sua maioria, nómadas. Pastores, mercadores ou salteadores, os vários grupos de berberes que habitavam esta zona pertenciam a uma grande tribo denominada «zanagá» que vivia, precisamente, na região situada na margem Norte do Rio Senegal, ou seja, a zona Sul da actual Mauritânia.

As formas mais antigas do nome «zanagá» vamos encontrá-las nos textos dos cronistas portugueses (Sécs. XV e XVI) que, como Duarte Pacheco Pereira, chamavam «Rio de Çanagá» ao Rio Senegal. Paralelamente, Gomes E. de Zurara, Diogo Gomes, Cadamosto, Valentim Fernandes e, mais tarde, Damião de Góis, chamavam aos berberes desta costa os «azenegues» ou «cenegui». (Alguns destes nómadas terão sido aprisionados e trazidos a Portugal pelos primeiros navegadores portugueses, para que D. Henrique obtivesse informações sobre a costa ocidental africana). Tudo parece indicar que esses vocábulos: *azenegues*, *cenegui* ou *çanagá*, tenham uma origem comum na palavra «sanagá» ou «zanagá».

Desconhece-se se foi a tribo a dar o nome ao rio, ou se sucedeu o contrário. Duma maneira ou de outra, foi da tribo «zanagá» que nasceu e evoluiu o movimento dos Almorávidas composto por povos de origem Lamtuna, Djaddala e Massufa que, em 1086, depois de terem conquistado toda a Berbéria e o Magreb, invadiram o Al-Andaluz (nome do território que compreendia toda a Península Ibérica, com a exclusão do Norte de Portugal, Galiza e Astúrias, durante o período islâmico).

Acusados de pactuarem demasiado com os cristãos, os reis árabes das «Taifas» são vencidos e os novos senhores instalam-se na Península Ibérica sob o domínio do príncipe Yousouf, que chegara com o firme propósito de instaurar novamente o Islão em toda a sua pureza original. Os anos passam e, tal como os seus antecessores árabes, os Almorávidas vão-se aculturando, acabando por ser acusados pelos Almóadas da mesma condescendência com os costumes cristãos que tão severamente haviam criticado.

Originários do Sul de Marrocos, da tribo berbere dos Massmudas, os puritanos Almóadas apoderam-se de todo o Magreb, conquistam Marraquech – a capital almorávida – e acabam por atravessar o Estreito, invadindo o Al Andalus em 1147,

expulsando para Marrocos os Almorávidas. (Foi contra esta terceira vaga de muçulmanos que combateu D. Afonso Henriques e os seus sucessores e seria dessa luta que nasceria, na Península, o novo reino cristão de Portugal).

A Reconquista vai avançando em todo o Al Andalus Ocidental e os muçulmanos acabam por ser vencidos na Batalha de Navas Tolosa, em 1212. Daí em diante, esses mouros dispersam-se pelo reino de Granada ou pelo califado de Córdoba que sucumbirá também em 1236, embarcando, muitos deles para Marrocos. É deste «regresso a casa» dos Almorávidas e dos Almóadas – que se mantêm muçulmanos, se bem que totalmente identificados com a cultura do Al Andalus – que irá nascer a identidade nacional marroquina. Isto significa que: o prolongado contacto com os moçárabes foi gerando uma tão profunda aculturação desses povos islâmicos que acabou por definir a identidade nacional de Marrocos, a partir do Séc. XI. Ora, é precisamente entre estes muçulmanos originários do Al Andalus e regressados a Marrocos, que vamos encontrar os viajantes que tão bem conheciam as rotas das caravanas até ao Asben, bem como o litoral da África ocidental e as cinco ilhas do Golfo da Guiné:

a) – A etnia.

A etnia dos Almorávidas e dos Almóadas era, como já vimos, originária de tribos berberes que viviam na costa ocidental africana, região conhecida pela Berbéria. Apesar de muçulmanos, estes povos não eram de origem árabe.

b) – Os contactos com os moçárabes.

Pensa-se muitas vezes que durante os séculos em que mouros e cristãos disputaram o poder no Al Andalus, esses povos se movimentavam em blocos totalmente separados, sem qualquer contacto entre eles. Nada há de mais errado. O quotidiano de cristãos e mouros era vivido num mesmo espaço geográfico

onde quase tudo era comum, desde a agricultura às artes e ofícios, música, poesia, passando pela arquitectura e a culinária. Mesmo na área da religião houve, pelo menos, uma tentativa de englobar os dois credos – o Islão e o Cristianismo – numa só fé. De facto, não nos podemos esquecer dos esforços de Ibn Meruan, de Mérida, para unir as duas religiões peninsulares (Garcia Domingues, «História Luso Árabe», pág. 214).

Quanto à língua que se falava no Al Andalus, temos que considerar os três períodos em que se desenvolveu a ocupação islâmica na Península Ibérica:

– No 1º, que vai do Séc. VIII até ao Séc. XI, assistimos à chegada das tropas do Omíada de Damasco, Abd-el-Raman, que, com o seu pequeno exército árabe chefiado por milhares de berberes, seguidores do príncipe Tarik. Apesar da maioria desta primeira vanguarda muçulmana ser berbere, será a minoria árabe que se instala como aristocracia governante. Os cristãos que falavam o Latim na forma *romance*, acabam por aprender o árabe, a língua do vencedor, que passa também a ser a língua oficial, jurídica e administrativa, bem como a língua das escolas corânicas e da Literatura. Por seu lado, os berberes islamizados que entram na Península trazem consigo as suas famílias e a sua língua própria. Surgem, assim, três línguas faladas livremente em toda a Península: o árabe, língua oficial e duas línguas: o *romance* e o berbere, faladas nas respectivas comunidades.

– No 2º período, que vai do Séc. XI ao Séc. XII, assistimos à chegada dos Almorávidas, berberes islamizados originários da região do Sul da actual Mauritânia os quais, apesar de muçulmanos, falavam apenas berbere. Nem sequer os seus chefes militares falavam árabe. Apenas os seus líderes espirituais ensinavam o Alcorão e as orações em árabe.

– No 3º e último período, o dos Almóadas, as coisas passam-se da mesma maneira. Este grupo de invasores marroquinos era igualmente de origem berbere e, se bem que muçulmanos intransigentes, falavam apenas a sua língua de origem.

Durante a invasão almorávida, os reis das Taifas, descendentes dos monarcas árabes, caem em desgraça. A maioria deles é morta ou enviada para o exílio. Desde o momento em que as dinastias berberes tomam o poder, a língua árabe deixa de ser a língua dos governantes. Contudo, é o Árabe que continua a figurar como a língua oficial do Al Andalus no campo administrativo, jurídico e religioso.

É muito possível que a língua árabe tivesse alcançado uma maior popularidade durante o período áureo do Al Andalus, quando a Península Ibérica era um «Jardim das Delícias», ou o «Paraíso Terreal» e, das varandas do seu palácio de Silves, Al Mutamid comparava as raparigas a gazelas e a palmeiras...

Duma maneira ou de outra, o certo é que, ao fim de tantos séculos, muito do vocabulário das várias línguas, acabou por ser comum a todas elas. Desta estreita ligação nasceu a Aljamia, fenómeno único no mundo que, no início, consistia numa língua franca em que o Português, o Árabe e o Castelhana se misturavam. Numa segunda fase, já no Séc. XIV e XV, a Aljamia era uma língua não árabe, escrita com caracteres árabes.

Deste modo, a vivência dos Almorávidas e dos Almóadas no Al Andalus proporcionou-lhes contactos tão profundos e duradouros com os cristãos, que acabou por lhes definir a identidade nacional marroquina. Paralelamente, marcou para sempre a cultura dos povos peninsulares, cujas características os diferenciam, ainda hoje, do resto do europeus. Neste contexto, é perfeitamente natural que do seu vocabulário constasse a palavra «malecon», assim como muitas outras de origem moçárabe.

c) – A palavra «sanagá» e as suas conexões com os mouros da Berbéria.

Tudo aquilo que ficou dito sobre a Tribo «Zanagá» e a respeito do Rio «Sanagá» leva-nos a pensar que os marinheiros mouros que navegavam até ao Golfo da Guiné estivessem, de algum modo, ligados a esse rio, ou às tribos originárias dessa região. Conhecendo bem o rio da «sua terra», podem tê-lo achado parecido com o rio que desagua em frente da ilha a que chamaram Malicun, situado na actual República dos Camarões, chamando-lhe assim, o mesmo nome: Rio Sanagá (Fig. nº 6).

(Cabe aqui informar que só no Séc. XIX é que o nome Senegal passou a identificar o território que corresponde à antiga colónia francesa, cuja capital era St. Louis du Sénégal).

Os povos berberes conhecidos pelos Lamtuna, que se movimentavam entre a Ilha de Arguim e o Rio Senegal, eram, como vimos, um ramo da Tribo «Zanagá». Os Lamtuna aderiram logo de início ao movimento dos Almorávidas, assumindo as elites desse grupo, à semelhança de uma «guarda pretoriana» do movimento. A seguir à invasão almóada e à consequente expulsão dos Almorávidas do Al Andalus, vamos assistir a uma última reacção destes últimos, ocupando as Ilhas Baleares com o auxílio do que restava da poderosa armada almorávida. Os Lamtuna evidenciaram-se em todas estas movimentações navais devido à sua perícia nas coisas do mar.

Apesar deste esforço, os Almóadas conseguem desalojá-los dessas ilhas mediterrânicas e os Almorávidas regressam ao continente africano.

d) – A ligação à região de Seguiet el-Hamra.

Na 2ª metade do Séc. XI os Lamtuna ocupam a região de Nul Al-Aksa, no Sudoeste do actual Marrocos, em Seguiet el-Hamra, precisamente a Sul da região da Gazola de onde, segundo o autor do Livro, embarcavam os mouros para as suas navegações, rumo ao Golfo da Guiné: «*In the second half of the 5th/11th century, the Lamtuna occupied the district of Nul Al-Aksa in the south-west of modern Morocco and that of Tazug-gaght (Seguiet El-Hamra on modern maps) both of which belonged to the tribe in Al Idriss's time*». (in «Enciclopedia of Islam», Vol. V, pág. 654).

e) – A ligação à região das montanhas de Asben.

Os Lamtuna foram os responsáveis pela expansão das doutrinas religiosas do movimento Almorávida pelo interior do Sahara Central, chegando mesmo ao deserto da Líbia. De igual modo, essa influência alcançou a região de Tadamakkat (Es Suk) até às montanhas de Ayr ou Asben. Estes contactos ter-se-ão estendido até à cidade Gao, onde existem inscrições funerárias que atestam os elos estabelecidos entre essa cidade africana situada na curva do Níger e os Almorávidas do Al Andalus, mais precisamente de Almeria.

f) – Uma poderosa frota e profundos conhecimentos marítimos, capazes de os levar até ao extremo do Golfo da Guiné.

Sobre o exército e a frota dos Almóadas, não há dúvida de que, no Séc. XII, eles constituíam a força mais poderosa do mundo islâmico: «*The Almohad army was invincible. Consisting of Berber troops of the Masmuda and Zanata tribes, it was complemented by a large and powerful fleet, which played a decisive role in maritime engagements. Naval dockyards were established in the Atlantic and Mediterranean ports. Salah al-Din (Saladino) tried to obtain the support of this fleet at the time of the siege of Acre in 585/1189, an appeal refused by Al-Mansur. According to Ibn Khaldoun, Al-Mansur subsequently changed his mind and sent the Egyptian sultan 190 ships*». (in «Enciclopedia of Islam», Vol. VII, pág. 802).

Esta curta informação dá-nos a dimensão do que seria a armada do sultão almóada, conhecido por Al-Mansur (o «vencedor») que se podia dar ao luxo de emprestar 190 navios ao poderoso sultão Saladino. Por aqui podemos imaginar a enorme soma de conhecimentos ligados às coisas do mar, necessários para fazer mover uma tão grande frota através do Mediterrâneo. Conhecimentos esses que, mesmo depois do declínio da hegemonia dos Almóadas, terão sobrevivido e seguido na sua bagagem até ao Sul de Marrocos.

Ficam, deste modo, respondidas as seis questões relativas à identidade dos misteriosos «mouros da Berbéria». Parece, pois, claro que, tal como afirma o autor do

Libro, nos Sécs. XIII e XIV estavam criadas as condições para que as galeras dos mouros navegassem regularmente entre o Cabo Não e o Golfo da Guiné. Fossem eles de origem Lamtuna (Almorávidas) ou Almóada, esses mouros originários do Al Andalus tinham embarcações, conhecimentos marítimos e geográficos, assim como motivação comercial para navegarem com terra à vista, desde a região ao sul do Cabo Não, até às Ilhas Gropis, Quible, Zanon, Asben e Malicun, às quais deram os nomes, desembarcando em terra firme, junto ao Rio Sanagá. (na Costa da República dos Camarões).

Este comércio de cabotagem terá continuado ao longo dos séculos pois, em 1457,

o navegador Diogo Gomes dá notícia nas suas «Relações», da presença de comerciantes mouros na foz do Rio Grande, situado um pouco a norte do Rio Gambia:

«E a meio da maré ficou o mar bastante manso e vieram os Mouros de terra nas suas almadias, e nos trouxeram suas mercadorias, a saber, panos de seda ou algodão, dentes de elefante, e uma quarta de malagueta em grão e nas suas cascas, tal qual cresce, com que muito me alegrei» (pág. 14).

Mais a Sul, na «Ilha de Malicun», esses mouros trocavam os seus produtos com os autóctones vindos do continente, que lhes forneciam escravos, malagueta e marfim, assim como alimentos frescos. Este comércio, que se prolongou ao longo dos tempos, seria mais tarde comprovado por Duarte Pacheco Pereira, quando descreveu ao pormenor as trocas praticadas entre os navegadores portugueses e os habitantes da Ilha de Fernão do Pó, durante os séculos XV e XVI.

2ª PARTE

O AUTOR DO LIBRO DEL CONOCIMIENTO

ALGUMAS REFLEXÕES PARA TENTAR TRAÇAR O PERFIL DO AUTOR DO LIBRO, NO CONTEXTO DA SEVILHA DO SÉC. XIV

1. O HOMEM

«... yo fuy nascido en el Reynado de castilla Reynante en vno El muy noble Rey don fernando fijo del muy noble Rey don sancho quando andava la era de... christus en mill y trescientos y quatro años y la era de los alarabes en setieçentos y seys. En onze dias del mes de setiembre y...» («Libro del Conocimiento», págs. 1 e 2).

O frade franciscano contava 36 anos quando estalou a Batalha do Salado, a 8 de Outubro de 1340. Pode, assim, dizer-se que o autor estava na flor da idade, na posse do máximo de todas as suas capacidades quando se desenrolava na Península Ibérica uma das etapas mais importantes da Reconquista Cristã.

Enquanto o rei de Portugal, D. Afonso IV, desbaratava o sultão de Granada, Yusuf I, o rei Afonso de Castela e Leão, seu genro, vencia em Tarifa, Abu-Hassan, rei de Marrocos. Esta vitória vedava definitivamente aos muçulmanos a possibilidade de uma nova invasão da Península, permitindo aos cristãos o domínio do Estreito de Gibraltar.

Vivendo no epicentro de todos os acontecimentos que tomaram lugar antes, durante e depois da batalha, o franciscano de Sevilha conheceu de perto todos os *faits divers* ligados às tempestuosas relações entre os dois reis ibéricos, assim como as divisões que grassavam entre os reinos islâmicos. Em primeira

mão, terá sabido do desprezo com que o soberano de Marrocos comentou a fuga do sultão de Granada, no fim da desastrosa batalha: «*Olhai, olhai aquele bêbado e covarde de el-rei de Granada que, vencido de el-rei de Portugal, lhe vai já fugindo.*» Imortalizada por Rui de Pina («Crónica de D. Afonso IV») a derrota do sultão humilhado obrigou-o a uma pesada multa e a pagar de novo as 10.000 dobras de párias que já pagava ao rei de Castela e Leão, antes da refrega.

Como qualquer outro cristão do Séc. XIV, o franciscano de Sevilha conhecia bem o «pecado» recorrente que os muçulmanos de Marrocos apontavam aos muçulmanos da Península, para a invadirem. A aculturação dos peninsulares aos costumes cristãos foi sempre o pretexto para dinamizar a travessia do Estreito pelas galés marroquinas carregadas de guerreiros que, com as suas famílias, vinham com o propósito de reestabelecer o Islão na sua pureza original.

Quando o autor afirma que nasceu no dia 11 de Setembro (dia dos mártires romanos Proto e Jacinto) quererá transmitir alguma informação sobre o seu nome? O facto destes dois irmãos terem sido supliciados até à morte por se recusarem a adorar os ídolos, significará alguma coisa, relativamente à sua identidade? Por outro lado, 11 de Setembro é o 1º dia do ano do antigo Calendário Juliano. Que significado poderia ter esta data (ainda que simbólico) para alguém nascido no Séc. XIV?

2. O AUTOR

2.1. As Fontes do Libro

Apesar de haver tantas opiniões como o número de autores que se têm debruçado sobre esta obra, numa coisa parecem estar todos de acordo: as fontes consultadas pelo frade quando elaborou a parte referente ao continente africano, são de origem árabe. Comungamos da mesma opinião, acrescentando que o frade não deve ter visitado os sítios que menciona. Basta comparar os dois textos sobre a costa ocidental africana (o do Libro, com o do «Esmeraldo..») para ficarmos com a exacta noção da enorme diferença que separa um simples relato de algo que se ouviu contar a terceiros, daquele que é a descrição de um lugar que se visitou realmente. Analizando os dois textos, podemos dizer como Ayres de Sá («Frey Gonçalo Velho», pág. 68) que o Libro é: «*uma forma de transformar a Geografia estática dos mapas, na Geografia dinâmica das viagens.*» Isto é: o autor não terá viajado pelos lugares que cita, apesar de os descrever, por vezes, com alguma minúcia.

Ele serviu-se – isso sim – de informação obtida junto dos verdadeiros viajantes que se deslocavam aos lugares mencionados no texto. Ou seja, quanto à costa africana, que é a parte que estudamos, o autor ter-se-á informado atentamente junto dos comerciantes islâmicos – os mouros – que viajavam desde o Cabo Não, em Marrocos, até à actual República dos Camarões, para trocar os seus produtos com os autóctones.

Parece plausível que, tal como outros franciscanos seus contemporâneos, o

frade dominasse a língua árabe. Este estreito relacionamento com os mouros, a ponto de ter obtido informações tão numerosas como correctas de lugares que, nesse tempo, só eles conheciam, adveio de contactos com esses viajantes, em que circunstâncias?

– Terá o autor estado prisioneiro dos mouros (em Marrocos ou Granada) ouvindo aí os relatos dos viajantes da costa atlântica?

– Pelo contrário, terá ele visitado os calabouços onde prisioneiros mouros lhe contaram o que sabiam sobre aquilo que lhe interessava para elaborar o seu roteiro?

– Ter-se-á ele infiltrado em território islâmico, disfarçado, para, assim, obter as informações que depois revelou? Se foi este o caso, essa investigação foi encomendada por alguma hierarquia eclesiástica ou foi feita por sua iniciativa pessoal?

– Ou ainda, seria o autor um mouro cristianizado, explicando-se assim, tanta informação de origem árabe, bem como o seu anonimato?...

Cabe aqui frisar um aspecto importante: no Séc. XIII e XIV, dados sobre rotas terrestres e marítimas como as que são reveladas no Libro del Conoscimiento correspondiam a informações que valiam muito dinheiro. E, tal como hoje, nesse tempo, «informação era Poder».

2.2. Razões para manter o anonimato

O cenário de espionagem e guerra em que o autor se movimentava estava, necessariamente, mergulhado numa enorme suspeição. Qualquer contacto estreito, ou relacionamento mais íntimo de um mouro com um cristão, poderia indiciar este, de colaboração com o inimigo e por isso, de alta traição. Ora, sendo árabes, a maioria das fontes utilizadas pelo autor do Libro, parece, assim, haver razões de sobra, ligadas à sua própria sobrevivência, para que ele tenha escolhido manter o anonimato.

2.3. O estilo literário do Libro del Conoscimiento. Informação isenta fornecendo dados imparciais como uma moderna reportagem

É apenas através da apresentação feita na sua «Crónica» pelos padres Bontier e le Verrier, conselheiros do rei das Canárias, que ficamos a saber que o autor é um franciscano. Em nenhuma parte do texto transparece algum proselitismo e, muito menos, algum indício da filosofia franciscana.

Ao longo da narrativa, o autor ocupa-se exclusivamente do seu roteiro de viagens, dando o máximo de informação com um mínimo de palavras. Quando fala em povos idólatras, refere-se a povos que professavam alguma religião animista e, ao falar de mouros, refere-se a gente de cultura islâmica sem fazer qualquer juízo de valor em relação a nenhum deles. É importante assinalar este modo totalmente

isento de informar, como se o Libro fosse um roteiro de viagens escrito nos tempos modernos e não na Idade Média, em que as obras literárias eram, invariavelmente, redigidas com uma grande carga moralista. Essa foi sempre, de resto, a tônica dos livros de viagens escritos por outros franciscanos seus contemporâneos. Daí que tenhamos considerado o autor do Séc. XIV como um autêntico repórter da actualidade, tendo em conta o seu distanciamento relativamente aos acontecimentos e às crenças religiosas.

Além da informação sobre temas islâmicos, devemos ainda assinalar uma razoável cultura clássica e greco latina.

Mesmo que a vasta informação apresentada no Libro tenha sido recolhida junto de diferentes fontes, o texto desenrola-se dentro duma certa unidade e estilo, como se tivesse sido escrito pela mesma pessoa, do princípio ao fim.

Seria o Libro del Conoscimiento uma espécie de «manual» que circulava nos conventos para uso dos franciscanos que se deslocavam para terras desconhecidas nas suas viagens de evangelização?

CAPÍTULO 6

CONCLUSÕES

Como vimos, ao tentar traçar o perfil do autor do Libro, surgiram mais perguntas do que respostas às nossas dúvidas.

No entanto, e apesar dos séculos que nos separam da Idade Média, bem como da reduzida informação de que dispomos sobre estas matérias surgiram, ligadas ao Libro del Conoscimiento e ao seu autor, algumas palavras-chave:

- Sevilha
- comércio marítimo
- rotas comerciais totalmente desconhecidas da historiografia oficial.

O facto de o autor ser natural de Sevilha – o centro dinamizador da maioria do comércio peninsular com todo o mundo islâmico, durante o apogeu do Al Andalus, – pode estar na base do conhecimento que ele tinha das secretas rotas atlânticas praticadas pelos mouros.

Segundo C. Picard: «*Plusieurs traces indiquent l'implication forte des familles sévillanes dans le trafic international. Plusieurs de ces personnages étaient des intellectuels, fréquentant les groupes de «fuqaha», membres des grandes familles sévillanes et qui, pour vivre et voyager, en particulier pour faire le pèlerinage à la Mekke assorti d'un long voyage d'études à la manière d'Ibn Jobayr ou bien Ibn Al-Arabi au XII^{ème} siècle, devaient exercer le métier de marchand...*» («L'Océan...», pág. 489).

Não nos podemos esquecer que, durante o período islâmico, os barcos construídos nos estaleiros da bela cidade do Guadalquivir eram consideradas as melhores embarcações do mundo árabe, sendo, muitas delas exportadas para o Egipto. Além disso:

«Durante o processo de islamização e de uma ponta à outra do Mediterrâneo, é notório um acréscimo significativo dos intercâmbios comerciais. As próprias vias fluviais sobrepõem-se a muitos dos antigos percursos de interior que tinham sido prioritários durante o Império Romano. A crescente quantidade e volume de mercadorias em circulação, uma maior segurança nos fretes e, principalmente, a rapidez das viagens, favorecem naturalmente o transporte naval. Nessa época, convém não esquecer que um navio mercante de porte médio transportava em muito menos tempo a carga que por terra teria de ser deslocada a dorso de uma inve-

rosímil caravana de mil e quinhentas mulas.» (Cláudio Torres, «O Legado Islâmico em Portugal», Edição Círculo de Leitores, Lisboa, Expo 98).

Durante os séculos XI e XII, as galeras muçulmanas partiam de Sevilha carregadas de mercadorias para vender em Ceuta, Sicília, Alexandria, Tiro e todo o Médio Oriente. Há relatos de viajantes como o do judeu Benjamin de Tudela, a atestarem a importância da comunidade de comerciantes do Al-Andalus, no Egipto. Durante séculos, um grupo de poderosas famílias de negociantes sevilhanos dinamizou todo o comércio marítimo, exportando os produtos da Península Ibérica e trazendo dos portos do Mediterrâneo para Sevilha, os produtos de luxo da Arábia e da Índia.

A Reconquista cristã viria, porém, pôr fim a este próspero mercado. Com a queda do Califado de Córdoba em 1236, caía também, como um castelo de cartas, o império marítimo destes comerciantes muçulmanos. Expulsas do Al-Andalus pelos cristãos, muitas dessas famílias, habituadas a viver na abundância, experimentaram a amargura do exílio, desterradas para o Norte de África, obrigadas a viver em lugares que muitas delas nem conheciam. É, pois, muito natural que, para sobreviverem, tivessem recomeçado as suas vidas no litoral de Marrocos, continuando a desenvolver a única actividade cujo *know how* dominavam há séculos.

Segundo C. Picard: «*Rappelons pour mémoire, les propos d'al-Hidrisi faisant de Salé une place importante des marchands sévillans vers le milieu du XII^{siècle} et, surtout, l'installation de familles fortunées de Séville, dans la cité, selon Ibn Shaib al Salat. Même si, la encore, les précisions manquent, les mentions de marchands dans les fatwas, intentant des procès aux capitaines pour perte de leur cargaison, prouvent comme les autres témoignages, l'existence d'un nombre important de marchands sévillans, exerçant leur métier à travers le bassin méditerranéen et sur la côte atlantique.*» («L'Océan...», pág. 490).

Além de Salé, mais ao Sul, a região conhecida pela Gozola, situada a Norte do Cabo Não, perto da foz do Rio Dra, terá sido também uma das bases desses comerciantes, conforme relata o frade.

Uma das razões porque os mouros mencionados pelo autor do Libro, embarcavam e desembarcavam das suas viagens atlânticas na foz de um rio, é-nos explicada por C. Picard: «*Le Maghreb offre également une série d'exemples de continuité entre routes terrestres et maritimes. Al-Bakri et, deux siècles plus tard, Ibn Sayd, impliquent clairement que la raison d'être de beaucoup de ports, ou escales, était justement l'existence d'une route commerciale débouchant sur l'océan: Nûl, situé sur l'extrême limite du territoire musulman, est le premier lieu habité que le voyageur rencontre quand il arrive du Sahara. Les navires mettent trois jours à se rendre des parages de Nûl jusqu'au Wadi Sûs. Ensuite ils font route pour Amagdul... qui sert de port à toute la province de Sûs. De là ils se dirigent vers Qûz, qui est le port d'Agmât... puis à Fadâla, presq'île qui sert de port au Tâmasnâ, pays des Bargawâta. IL existait donc toute une série de voies transversales, ainsi que celle venant du Sahara, aboutissant à Nûl, qui permettaient de drainer les produits entre l'intérieur du pays et la rive de l'océan.*» (Ibid., pág. 387).

No caso da foz do Rio Dra, a cidade que lhe fica mais perto, Auguelmine ou Gli-mine, era e ainda hoje é, a etapa das caravanas que vão de Mogador para o Adrar, Chingueti, Tichit e Tombuctu.

A conjugação de ventos e marés dominantes no Golfo da Guiné – cientificamente estudada por Gago Coutinho na primeira metade do Séc. XX – deve facilitar, em certas alturas do ano, a navegação de quem parte do continente africano para as diversas ilhas dessa região. Este facto foi, aliás, comprovado por Valentim Fernandes no seu «Manuscrito», pág.177, quando se refere a uns pescadores levados por uma tempestade até à Ilha de Ano Bom, quando pescavam junto ao continente africano:

«A Ilha do Ano Bom foi achada por uma caravela de Fernão de Mello, capitão da Ilha de S. Tomé e topou com esta ilha, que ia perdida pelo mar em busca da dita Ilha de S. Tomé. E achou um negro nela, que viera ter a ela numa almadia com outros dois – a saber – Havia sete anos antes que esta ilha fosse achada que três negros em uma almadia foram a pescar em Manicongo, com vento e tormenta foram ter a esta ilha. E viveram em ela sem fogo quatro anos, no qual tempo morreram dois. E um deles se manteve só, até que veio esta caravela. E em vendo o batel que quis ir a terra, se lançou o negro ao mar e começou a nadar para o batel e tomaram-no e levaram-no consigo e até hoje é vivo. E disse que se manteve de bichos que nascem dentro de pau podre de palmitos, espetando-os em um pau delgado e deixou-os secar ao sol e os comia. E estes bichos são grandes como um grande dedo de homem».

O conhecimento da interacção dos ventos e marés africanas terá permitido aos navegadores islâmicos do Séc. XIII, navegarem regularmente ao longo das praias da actual Costa do Marfim, Gana, Benin, Nigéria, Camarões e Gabão, visitando as três maiores ilhas desse golfo, conhecidas hoje por S. Tomé, Príncipe e Malabo.

A dolorosa experiência da derrota e a sua expulsão, terá dado força aos antigos comerciantes da Sevilha moura para se unirem estabelecendo, porventura, um pacto de silêncio relativamente a todos os detalhes ligados ao seu comércio. Só um total segredo envolvendo as suas navegações de cabotagem para trocar os seus produtos com os autóctones da costa africana, poderia garantir a continuidade de um negócio que era a base da sua subsistência.

O sigilo terá sido, assim, a razão pela qual durante tanto tempo, essas rotas comerciais atlânticas se mantiveram ignoradas do resto da população marroquina, bem como dos cristãos.

Desconhecido durante mais de 200 anos, esse comércio de cabotagem que os muçulmanos originários de Sevilha desenvolviam ao longo do litoral africano, seria finalmente desvendado por um misterioso repórter, autor de um roteiro de viagens a que chamou «Libro del Conoscimiento de Todos los Reynos y Tierras y Señorios...» Apesar da informação detalhada da sua narrativa ser dada como certa pelos conselheiros do rei das Canárias, o Libro não terá tido grande divulgação. Mesmo revelando dados concretos sobre as ilhas do Golfo da Guiné, mais de 70 anos antes da sua «descoberta», ninguém atribuiu qualquer importância ao seu roteiro até que,

na segunda metade do Séc. XV, alguém o deve ter lido «com outros olhos».

O Príncipe Perfeito, futuro rei D. João II de Portugal, terá tido acesso ao Libro, assim como ao Planisfério Catalão de 1444 (Fig. Nº 1) onde figuravam já as ilhas do Golfo da Guiné. E, tal como narra o cronista Duarte Pacheco Pereira quando se refere a S. Tomé: «*no ano de 1470 a mandou descobrir o sereníssimo rei D. João o Segundo e a povoou*».

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Albuquerque, Luís de (1994), «Dicionário dos Descobrimientos», Caminho, Lisboa.
- (1986), «Os Descobrimientos Portugueses», Publicações Alfa, Lisboa.
- Almeida, Fortunato de (1971), «A História da Igreja em Portugal», Livraria Civilização Editora, Porto.
- Alves, Adalberto (1987), «O Meu Coração é Árabe», Assírio & Alvim, Lisboa.
- (1991), «Portugal e o Islão», Editorial Teorema, Lisboa.
- (1997), «Nítido Crescente», Hugin, Biblioteca Hermética, Lisboa.
- AYRES DE SA (1914), «Frei Gonçalo Velho», Extrait de la Revue Hispanique, Tomo XXX, Nova Iorque, Paris.
- BARROS, João de (1944), «Décadas da Ásia», Agência Geral das Colónias, Lisboa.
- BASSET, M. René (1882), «Études sur l'Histoire d'Éthiopie», Imprimerie Nationale, Paris.
- BATUTA, Ibn (1994), «Voyages», Editions La Découverte, Paris.
- BARROS, João de (1944), «As Décadas da Ásia», Agência Geral das Colónias, Lisboa.
- BEAUMIER, A. (1860), «Roudh El-Kartas – Histoire des Souverains du Maghreb et Annales de la Ville de Fès», Imprimerie Impériale, Paris.
- BERETTA, António Balesteros, e Jaime Cortesão (1947), «Génesis del Descubrimiento», Salvat Editores, S.A. Barcelona, Buenos Aires.
- BRUCE, James (1791), «Voyage aux Sources du Nil, en Nubie et Abyssinie», Hôtel de Thou, Paris.
- CADAMOSTO, Luís de (1988), «Viagens de Luís de Cadamosto e de Pedro de Sintra», Academia Portuguesa de História, Lisboa.
- CADDEO, Rinaldo (1937), «Le Navigazione Atlantiche di Alvise da Cà da Mosto», Edizioni «Alpes», Milão.

- CANALE, Michel-Giuseppe (1881), «Tentativo dei Navigatori e Scopritori Genovesi per riucire all'India», Tipografia e Litografia Pagano, Génova.
- CERULLI, Enrico (1930), «Somalia – Scritti Vari Editi ed Inediti», Roma.
- COELHO, António Borges (1989), «Portugal na Espanha Árabe», Caminho, Lisboa.
- «Para a História da Civilização e das Ideias no Gharb Al-Andalus» (1957), Coleção Lazuli, Edição do Instituto Camões, Lisboa, 1999. Conceição, Frei António da – «A Relação dos sete Mártires de Marrocos», Associação Portuguesa para o Progresso das Ciências, Pe. Domingos Maurício Gomes dos Santos, S. J., Coimbra.
- Amministrazione Fiduciaria Italiana della Somalia, Somalia, 1935.
- COROMINAS, Juan (1989), «Diccionario Crítico Etimológico Castellano e Hispánico», Editorial Gredos, Madrid.
- CORREIA, Gaspar (1975), «Lendas da Índia», Lello & Irmão Editores, Porto.
- CORTESÃO, Jaime (1988), «Os Descobrimentos Portugueses», Imprensa Nacional Casa da Moeda, Lisboa.
- «O Sentido da Cultura em Portugal no Séc. XIV» (1956), Separata da Seara Nova, N.ºs 1311 a 1316, Lisboa.
- CUOQ, Joseph (1984), «Histoire de l'Islamisation de l'Afrique de l'Ouest, des Origines à la Fin du XVI^{ème} Siècle», Librairie Orientaliste Paul Geuthner SA, Paris.
- D'AVEZAC, M. (1845), «Notice des Découvertes faites au Moyen-Âge dans l'Océan Atlantique», Imprimerie de Fain et Thunot, Paris.
- Enciclopedia Italiana (1937), Rizzoli & C., Milão.
- Enciclopedia Universal Ilustrada (1983), Espasa-Calpe, S.A., Madrid, Barcelona.
- ESPADA, Marco Jimenez de la (1877), notas sobre o «Libro del Conocimiento», Imprensa de T. Fortanet, Madrid.
- FERNANDES, Valentim (1997), «Manuscrito ou Códice de Valentim Fernandes», Academia Portuguesa da História, Lisboa.
- GALVÃO, António (1944), «Tratado dos Descobrimentos», Livraria Civilização, Porto.
- GARCIA DOMINGUES (1945), História Luso-Árabe, Pro Domo, Lisboa.
- GÓIS, Damião de (1975), «Crónica do Príncipe D. João», Universidade Nova de Lisboa.
- GOMES, Diogo (), «As Relações do Descobrimento da Guiné e das Ilhas dos Açores, Madeira e Cavo Verde», versão do latim por Gabriel Pereira, boletim da Soc. Geog. Lisboa, 1900.
- «Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira», Editorial Enciclopédia Limitada, Lisboa, 1945.
- Hakluyt Society (1912), «Book of the Knowledge», Second Series, Londres.
- HEYERDHAL, Thor (1975), «A Expedição Ra», Publicações Europa América, Mem Martins.
- HOWE, Sónia E. (1939), «Les Grands Navigateurs a la Recherche des Épices», Editions Édgar Mal-fère, Paris.
- EDRÎSÎ, El (1866), «Géographie – Description de l'Afrique et de l'Espagne», Leyde, E. J. Brill, Paris.
- LEITE, Duarte (1941), «Àcerca da Crónica dos Feitos da Guiné», Livraria Bertrand, Lisboa.
- «Libro del Conocimiento de Todos los Reynos», com notas de Márcos Jiménez de la Espada, Imprensa de T. Fortanet, Madrid, 1877.
- LOPES, David (1940), «Textos em Aljamia Portuguesa», Imprensa Nacional, Lisboa.
- MANDEVILLE, Sir John (1928), «Travels», Ed. J. M. Dent & Sons Ltd. Toronto, Vancouver.
- MANTRAND, Robert (1991), «As Grandes Datas do Islão», Editorial Notícias, Lisboa.
- MARTINS, F. Assis de Oliveira (1938), «A Fundação de Vila Nova de Mazagão no Pará», I Congresso da História da Expansão Portuguesa no Mundo, Lisboa.
- MASCARENHAS, D. Jerónimo de (1648), «História de la Ciudad de Ceuta», Academia das Ciências de Lisboa, Lisboa.
- MAUNY, Raymond, (1960), «Les Navigations Médiévales Sur les Côtes Sahariennes antérieures à la Découverte Portugaise», Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa.
- «Monumenta Henricina», Usuais, BNL.
- NIANE, Djibril Tamsir (1975), «Le Soudan Occidental au Temps des Grands Empires», Présence Africaine, Paris, Rue des Écoles.
- PEREIRA, Duarte Pacheco (1988), «Esmeraldo de Situ Orbis», Academia Portuguesa de História, Imprensa de Coimbra, Limitada, Coimbra.
- PINA, Rui de (1977), «Crónicas», Lello & Irmão, Editores, Porto.
- PINHO LEAL (1990), «Portugal Antigo e Moderno», Livraria Editora Tavares Cardoso & Irmão, Lisboa.
- PLINIO, «Histoire Naturelle» (1771), Livre I et IV. Veuve Desaint Librairie, Rue du Foin, près de la Rue S. Jaques, Paris.
- PORDENONE, Odorico de (1904), «Journal of Frier Odoricus, one of the order of the Minorites, concerning strange things which he saw among the Tartars of the East», Richard Hakluyt, Vol. IV, Glasgow.
- RIBEIRO, contra almirante Freitas e VISCONDE DE LAGOA (1951), «Grandes Viagens Portuguesas de Descobrimento e Expansão», Ministério do Ultramar, Junta das Missões Geográficas e de Investigações do Ultramar, Lisboa.
- RICARD, Alain (2000), «Voyages de Découverte en Afrique», Robert Laffont, Paris.
- RONCIERE, Charles de la (1927), «La Découverte de l'Afrique au Moyen Âge», Société Royale de Géographie d'Egypte, Le Caire.
- SANCEAU, Elaine (1940), «Henrique o Navegador», Livraria Civilização Editora, Porto.
- SURIANO, Francesco (1900), «Il Trattato di Terra Santa e Dell'Oriente», Tipografia Editrice Artigianelli, Milão.
- TENREIRO, Francisco (1956), «As Ilhas de São Tomé e Príncipe e o Território de São João Baptista de Ajudá», Sociedade de Geografia de Lisboa, Lisboa.
- TORRES, Cláudio (), «O Legado Islâmico em Portugal». Circulo de Leitores, Lisboa, Expo 98. The Enciclopédia Of Islam, Leiden, E. J. Brill, Luzac & Co., London, 1971.
- VENETO, Nicolo (1922), «O Livro», Publicações da Biblioteca Nacional, Lisboa.
- VISCONDE DE SANTARÉM (1914), «Inéditos – Miscelânea», textos coligidos por Jordão de Freitas, Imprensa Libânio da Silva, Lisboa.
- VITERBO, Sousa (1988), «Trabalhos Náuticos dos Portugueses», Imprensa Nacional – Casa da Moeda, Lisboa.
- ZURARA, Gomes Eanes de (1973), «Crónica de Guiné», Livraria Civilização, Porto.

PROBLEMÁTICAS DA ARQUEOLOGIA NÁUTICA E PORTUÁRIA NO QUADRO DO ESTUDO DE PORTOS ANTIGOS E MEDIEVAIS EM PORTUGAL

MARIA LUÍSA P. BLOT

ABSTRACT

The present study focuses on the western part of the Iberian Peninsula, the Portuguese coast, rivers and estuaries. It makes the connection between geomorphology, classical descriptions of the navigability of rivers and estuaries during antiquity, as the background conditions of harbour settlements in medieval times.

Coastal and fluvial archaeological land sites are directly connected with underwater finds within a network related with ancient oceanic circulation. The author enhances the role of archaeological surveys taking in consideration the ancient harbour conditions / facilities as one of the supports for the development of the roman and medieval cities.

A existência de vestígios de navegação em época Romana em águas portuguesas (cepos de âncora e sondas náuticas – **Figura 1**; âncoras – **Figura 2**), torna indispensável, no estudo global do fenómeno portuário, por um lado, uma dupla abordagem em que o espaço portuário e o mundo náutico, por serem indissociáveis, se articulam em duas áreas de investigação (o espaço portuário propriamente dito, com as respectivas áreas funcionais, e a embarcação). Por outro lado, e por estarmos perante o estudo de uma progressão, não podemos limitar-nos a uma só época, tendo em vista que o fenómeno portuário é tão antigo como o contacto humano com as vias aquáticas.

Num trabalho académico recente (Blot, M. L. P., 2003)¹ propusemos um modelo de estudo em que a compreensão do fenómeno urbano (estudo arqueológico dos centros urbanos marítimos e fluvio-marítimos), em espaços geográficos quer do litoral, quer do sublitoral atlânticos de Portugal, terá que contemplar, inevitavelmente, a investigação dos espaços portuários subjacentes, quer no subsolo

urbano, quer nas margens fluviais, quer, ainda, nos espaços submersos dos meios aquáticos vizinhos, marinhos, estuarinos, lagunares e fluviais.

Partindo de uma compreensão das paleoformas da paisagem e da respectiva articulação com o próprio fenómeno portuário, recorremos à experiência arqueológica em arqueosítios terrestres litorais e sublitorais com testemunhos de contactos marítimos, bem como às experiências arqueológicas em meio aquático, em contextos portuários (Mediterrâneo e Atlântico²), e em contextos urbanos. Reunimos igualmente os dados da geomorfologia costeira e da geografia histórica existentes, que nos colocam na pista dos passados portuários.

Finalmente, propusemos, no referido estudo (BLOT, M. L. P., 2003) um conjunto organizado, num catálogo, de elementos que procuraram ser directamente utilizáveis na avaliação e na interpretação de futuras descobertas arqueológicas no âmbito do estudo dos centros urbanos, em contextos relacionados com actividades náuticas e portuárias (**Figura 3**: Mapa geral das



Figura 1 – Localização dos achados náuticos subaquáticos de época romana (cepos de âncoras romanas e sonda náutica) na costa e nos rios de Portugal. Os cepos de âncora atingem actualmente o total de 99 (Carta Arqueológica, CNANS, IPA)

Note-se o possível relacionamento destes testemunhos arqueológicos com a navegabilidade fluvial referida por Estrabão (+), Pompónio Mela (*) e Plínio (#) conforme apresentação cartográfica de M. Parodi Álvarez (2001, p. 258)



Figura 2 – Presenças de ânforas em meio subaquático, na costa e nos cursos fluviais de Portugal (Carta Arqueológica, CNANS, IPA)

zonas caracterizadas por condições naturais propícias a realidades portuárias).

A CIRCULAÇÃO OCEÂNICA VISTA À LUZ DOS DADOS SOBRE PALEOCLIMA

A orla costeira ocidental de Portugal é caracterizada por um regime de ventos dominantes do quadrante Norte, cujas intensidade e direcção correspondem hoje sensivelmente ao que foram na Antiguidade. Considerando os actuais dados disponíveis e relevantes para a compreensão das condições climáticas do passado, as análises de radiocarbono de conchas recolhidas em vários arqueosítios³ do território português (Soares, 1997) revelaram uma maior clemência da chamada nortada durante a antiguidade, propícia a circulações oceânicas.

O fenómeno sazonal de *upwelling* costeiro, observável desde cerca de 6000 B.P. (Soares, 1997)⁴, terá sofrido um aumento de ocorrência na costa atlântica ibérica desde 1300-1100 B.P. Consideramos, pois, que, numa fase de menor intensidade do vento dominante, anterior ao século IX, e, por conseguinte, contemporânea do período proto-histórico e da época romana, terá sido possível uma circulação atlântica menos afectada pela predominância da nortada associada ao anticiclone dos Açores, de onde a consequente articulação com a capacidade das embarcações progredirem contra o vento. À luz desta possibilidade de navegação oceânica, mormente de Sul para Norte, compreendemos a natureza marítima dos contactos mediterrânicos pré-romanos testemunhados por vários arqueosítios escavados em território português, assim como as navegações oceânicas da época romana ao longo da fachada europeia atlântica.

Tendo em conta as diferenças do mundo Atlântico, na Antiguidade, circular no oceano aberto exigiu o avanço da tecnologia da navegação à vela. Essa aventura mediterrânica no mundo náutico do oceano materializou-se nos contactos registados nos litorais atlânticos. A própria arte de navegar difere do Mediterrâneo para o Atlântico, bastando lembrar que marés e sondas são referências náuticas oceânicas, ao passo que são as distâncias percorridas as que funcionam como referência no Mediterrâneo⁵.

Avaliando a necessidade de adaptação da experiência portuária mediterrânica à realidade náutica oceânica⁶, as experiências arqueológicas em contextos portuários

antigos em outros pontos da Europa atlântica deverão constituir um guia na investigação da vertente náutica da questão portuária no território português.

As condições naturais oferecidas pelos estuários, mas não só, como adiante se verá, terão sido aproveitadas numa natural continuidade de gestos humanos anteriores, tanto indígenas como mediterrânicos, pré-romanos. O paleolitoral português possibilitava a circulação aquática e a permanência em abrigos naturais, protegidos da dinâmica oceânica, dos ventos e das fortes correntes de maré: esteiros, estuários amplos, rias litorais e cursos fluviais. A antiguidade do povoamento litoral é observável no território português. E a romanização do comércio marítimo (Mantas, 1999, p. 143) foi um processo gradual de aproveitamento de bases anteriores, culminando na integração do litoral atlântico ibérico na rede portuária do Império.

CARACTERÍSTICAS DO LITORAL PORTUGUÊS E RESPECTIVAS POSSIBILIDADES NÁUTICAS

O litoral português encontra-se geograficamente dividido em três tipos, arribas altas, arribas médias e litorais baixos (Daveau, 1995), com três orientações distintas (costa Oeste e costa Sul e Sudeste). No que concerne a navegação atlântica, os abrigos náuticos, e os portos, caracterizam-se pelas diferenças correspondentes, consoante o regime climático de ventos e a própria orientação da costa: uma zona ocidental, de Norte para Sul do território, com ventos do quadrante Norte em regime de nortada; uma zona orientada a Sul, entre o Cabo de S. Vicente e o Cabo de Santa Maria, o Barlavento Algarvio, onde ainda é sensível o regime de nortada, mas em que os ventos dominantes são de Sudoeste; finalmente, a região de Sotavento, já inserida no extenso Golfo de Cádiz, sujeita aos ventos de Levante.

A paleogeografia da circulação aquática no território litoral que descrevemos incluía, como locais privilegiados para actividades náuticas e portuárias, uma enorme variedade: estuários amplos (rios Minho, Lima, Douro, Mondego, Tejo, Sado, Mira, Arade e Guadiana); fundeadouros em abrigo de ilhas costeiras (Bergenga⁷ (Blot *et al.*, 2003), a paleo-ilha de Peniche, Ilha do Pessegueiro, Ilhas do Martinhal, ilhas-barreira da Ria Formosa); baías abrigadas (Buarcos, paleo-enseada de Paredes, da Pederneira, Pai Mogo, Sines e Lagos); abrigos temporários em fundeadouros profundos na proximidade de promontórios e cabos (Cabos Mondego, Espichel, Sardão e S. Vicente); abrigos em foz de tipo deltaico, com extensos cabe-delos funcionando como quebra-mar (Rios Vouga, S. Domingos – com a antiga foz em Atouguia da Baleia); lagoas costeiras em contacto directo com o mar (Esmoriz, *haff* de Aveiro, a partir do século X, Pederneira, Alfeizerão, Óbidos e Melides).

Estes condicionalismos geográficos, transformados por uma tendência regressiva do litoral, directamente relacionável com o problema da contingência dos organismos portuários, sofreram modificações ao longo dos séculos, tendo-se paralelamente observado os reflexos dessas transformações na vitalidade dos centros portuários, urbanos, em simbiose com as vias aquáticas.

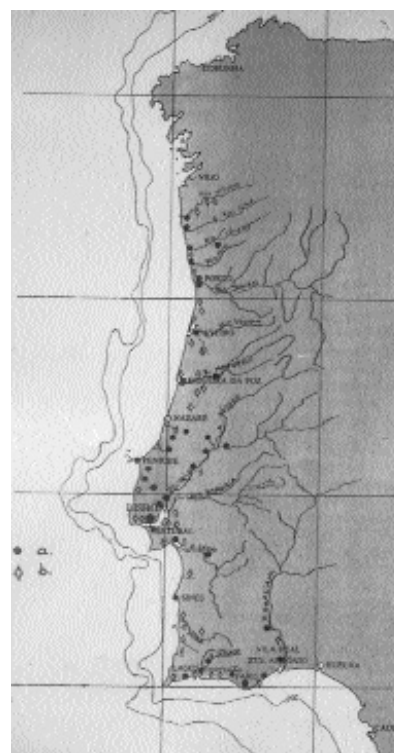


Figura 3 - Mapa geral das zonas caracterizadas por condições naturais propícias a realidades portuárias: **a** – zonas estudadas no catálogo referido (Blot, M.L.P., 2003); **b** – zonas de potencial idêntico, mas não destacadas no catálogo

PRINCIPAIS FASES DAS ACTIVIDADES NÁUTICAS E PORTUÁRIAS NA FAIXA OCIDENTAL DA PENÍNSULA IBÉRICA: DO PERÍODO PRÉ-ROMANO À RECONQUISTA E À EXPANSÃO

No actual espaço geográfico de Portugal, podem distinguir-se seis fases no que concerne o registo de actividade portuária, necessariamente ligada à criação de aglomerações urbanas.

Uma primeira fase corresponde ao longo período das aglomerações pré-urbanas; a segunda fase foi marcada pela Romanização, processo em que as facilidades portuárias, heranças de épocas anteriores, desempenharam um papel relevante; uma terceira fase corresponde ao período das invasões; a quarta

fase surge com a época de ocupação islâmica; a quinta fase corresponde à Reconquista; a sexta fase aparece marcada pela Expansão, e coincide com a criação do «*locus* português ideal».

Período pré-romano

Na primeira fase, marcada pelo longo período das aglomerações pré-urbanas, verifica-se uma forma de povoamento caracterizada por contactos regulares quer das povoações costeiras, quer das povoações localizadas nas margens dos rios, com povos e culturas do Mediterrâneo. Ocorrem nesses arqueosítios⁸ artefactos importados, cuja distribuição coloca em destaque quer as costas portuguesas quer as galegas como pontos receptores destas importações (Naveiro Lopez, 1991, p. 24), revelando contactos com as rotas oceânicas que não se limitaram a uma relação esporádica (Mayet e Silva, 1998, p. 74-83).

Verificamos que, à tendência para a escolha do *locus* defendido, ocupando lugares sobranceiros por estarem naturalmente protegidos, se associa desde épocas remotas uma natural atracção pelas zonas ribeirinhas. Esse contacto com a água verifica-se quer de modo directo, no litoral oceânico ou na vizinhança dos rios e das zonas lagunares, quer de modo indirecto, aproveitando a proximidade de pequenos afluentes de rios. Como exemplos, observamos no território português situações de contacto directo com o meio aquático nos vestígios de povoados proto-históricos indígenas: entre outros, Forte de Lobelhe e povoados fortificados em altura do Noroeste litoral, *Portus*, *Cale*, *Talabriga*, Santa Olaia, *Olisipo*, Almaraz, Alcáçova de Santarém, *Caetobriga*, *Salacia*, Abul, *Lacobriga*, *Ipses* (Alvor), Cerro da Rocha Branca (Silves), *Ossonoba*, *Baesuris*, *Myrtilis*.

Por outro lado, os exemplos de ocorrência de povoados indígenas em contacto indirecto com o meio aquático são as cidades do

Noroeste do território sobranceiros aos vales fluviais, e as cidades de *Tongobriga*, *Conimbriga*, *Mirobriga*.

Romanização

A partir do final do século II a.C., com a *Lusitania* e a *Callaecia* progressivamente dominadas, instala-se um novo comércio por via marítima. Por esta via são regularmente introduzidas importações de origem mediterrânica (vinho, azeite⁹, cereais), em rotas que não se limitaram ao litoral oceânico (Naveiro Lopez, 1991, p. 176).

Durante o período da conquista (meados do século I a.C. e meados do século I d.C.), com a ocupação romana das zonas em que o povoamento indígena se encontrava mais desenvolvido, concretiza-se o fenómeno urbano propriamente dito, e estrutura-se administrativamente o território. São fundadas cidades *ex-novo*, e o território é progressivamente equipado com uma rede viária. O exemplo do Noroeste peninsular (Naveiro Lopez, 1991) mostra-nos que este tipo de desenvolvimento se terá verificado em paralelo com um equipamento portuário, ocorrido entre o início do século I e meados do século III d. C. É, aliás, interessante observar o aumento da navegação de longo curso a partir de meados do século II d.C., enquanto a navegação de cabotagem sofre um certo declínio (Naveiro Lopez, 1991).

Durante o processo de romanização do território português verificamos um percurso em que se podem assinalar vários movimentos significativos:

1. valorização dos portos indígenas principais, promoção a capitais de *civitates* (*Olisipo*, *Salacia*, *Balsa*, *Ossonoba*, *Myrtilis*), e utilização das mesmas como cidades portuárias;
2. concepção do traçado do conjunto viário segundo um eixo de ligação entre as principais cidades fluvio-marítimas; formação de *Scallabis* no curso navegável inferior do Tejo, de *Eburobritium* em zona que beneficiava do espaço lagunar (Lagoa de Óbidos) e de *Talabriga* junto a uma foz, possivelmente a antiga foz do Vouga, o que equivalia a uma posição litoral (Neves, 1974);
3. transferência, cerca de 586 d.C., de *Conimbriga*¹⁰ para *Aeminium*, local de estrutura «semiurbana» com contactos fluviais desde tempos pré-romanos;
4. utilização e valorização de *Cale* e de *Portus*, como embarcadouros na foz do Douro;
5. utilização dos complexos portuários¹¹ e das zonas portuárias existentes, quer em estuários, quer em ancoradouros, quer ainda em outro tipo de enclaves costeiros, de que existem vestígios arqueológicos;
6. ocorrência de vestígios subaquáticos de tráfego marítimo-fluvial (ânforas e cepos de âncoras de tipo romano): foz do Rio Douro, Berlenga, Cabo Espichel, Cabo Sardão, Tejo, Sado, foz do Rio Mira e costa do Algarve (**Figuras 1 e 2**). No que concerne os cepos de âncora de tradição mediterrânica, existem achados da mesma natureza na Galiza e na Andaluzia, o que constitui um dado relevante para o conhecimento da história da navegação, nomeadamente no espaço de costa intermédio, ou seja, as costas oeste e sul de Portugal;

7. produção de ânforas¹² em zonas costeiras: Peniche, estuários do Tejo e do Sado, e costa do Algarve;
8. conjuntos de *cetariae*, ou complexos fabris de salga e transformação de pescado (por vezes associados a *villae*) em zonas costeiras: costa de Matosinhos, Apúlia (Esposende), Alto de Martim Vaz (Póvoa de Varzim), estuários do Tejo e do Sado, Ilha do Pessegueiro e costa algarvia;
9. presença de antigas salinas, e notícias históricas sobre salicultura e escoamento marítimo de sal;
10. implantação de *villae* em zonas ribeirinhas (como em Cerro da Vila, de construção datada de cerca do século III, ou as *villae* que povoaram os arredores de *Ossonoba* na mesma época, em que incluímos os vestígios de *cetariae* e mosaicos em Boca do Rio – Budens – e a Quinta da Abicada como *villa* portuária na ria de Alvor, entre outras), e em zonas lagunares da costa ocidental, à semelhança do que ocorre nas Rias Baixas da Galiza, coincidindo por vezes com povoados fortificados em altura, pré-romanos¹³, que evoluíram posteriormente como povoados romanizados;
11. ocorrência de vestígios submersos (ânforas de origem lusitana do século I ao século IV) em contexto de naufrágio em territórios exteriores a Portugal: ânforas lusitanas do Alto Império (Dressel 14) e do Baixo Império (Almagro 50 e 51c e Beltrán 72) presentes em sítios de naufrágio nas Baleares, na costa Sul de França, na Córsega e na Sardenha (Lopes e Mayet, 1990), e na Sicília¹⁴;
12. presença de materiais anfóricos exógenos (ânforas vinárias itálicas, tarracônenses e béticas) em sítios vizinhos da foz dos rios principais, Minho, Lima, Douro, e dos cursos do Mondego, Tejo, Zêzere, Sado, Mira, Arade, e Guadiana (Fabião, 1998).

As bases marítimas e fluvio-marítimas que iriam servir as fases seguintes, até aos primeiros tempos da nacionalidade, estavam criadas, já que, a partir das implantações indígenas em estreito contacto com as vias de circulação aquática, os romanos tinham valorizado esses pontos de contacto, colocando-os em ligação¹⁵.

Período das invasões

Na terceira fase, correspondente ao período das invasões, em que se registaram ocupações posteriores à época romana, em paralelo com as conturbações ocasionadas pelos movimentos dos invasores, houve, em muitos casos, continuidade no que concerne as aglomerações urbanas. As cidades, entretanto amuralhadas, e, portanto, locais protegidos, opunham-se à insegurança das vias de comunicação (rede viária antiga, vias fluviais) naturalmente escolhidas pelos invasores para a penetração nos territórios.

Por um lado, as *villae* e os *vici* do Baixo Império mantiveram-se em actividade, bem como muitas explorações, nomeadamente de *garum*, durante o século V, numa continuidade que, em certos casos, chegou ao período islâmico (Leguay, Marques e Beirante, 1993).

Por outro lado, após a partilha, em 411, dos territórios invadidos, originando os estados bárbaros que mantiveram, segundo Idácio, um período de paz¹⁶ (Leguay *et al.* 1993, p.26), alguns sectores do litoral do norte do futuro território português, e galego, mantiveram-se prósperos, nomeadamente sob o domínio suevo, como foi o caso do território litoral do actual Noroeste português, em que se verificou um desenvolvimento costeiro, mantendo-se as trocas com a Gália, a Bética e o Norte de África, assim como as actividades artesanais e comerciais dos centros urbanos. Terá então ocorrido um aumento da população, com os refugiados provenientes das regiões interiores, após a invasão de 409 (Leguay *et al.*, 1993). Nas antigas cidades romanizadas, que continuavam activas¹⁷, e recebiam a visita de negociantes de muitas origens, entre os quais circulavam gregos, sírios, egípcios, continuava-se, afinal, o que, nos séculos anteriores, tinha sido o caminho aberto por mediterrânicos (navegações fenício-púnicas) que monopolizavam o comércio de produtos levantinos¹⁸, em que as cidades portuárias dos principais cursos fluviais e dos estuários eram centros de recepção e difusão. Ao movimento comercial dessas cidades vinha juntar-se a circulação de peregrinos, cujos percursos incluíam viagens marítimas, de clérigos herdeiros e difusores da cultura helenística, de diplomatas, e de artistas formados nos centros culturais mediterrânicos. Os portos atlânticos foram igualmente os centros de chegada dos primeiros iniciados na vida eremítica¹⁹, responsáveis pelas fundações monásticas que se seguiram, mas foram também portas de entrada das heresias contemporâneas da experiência paleo-cristã.

Em vésperas da chegada dos Bizantinos²⁰, que iriam prosperar na costa meridional do futuro território português, onde *Lacobriga*, e *Ossonoba*, entre outras, foram bases portuárias de uma «franja costeira bizantina», estava

já implantada uma antiga actividade portuária que mantinha vivo o comércio assegurado por comunidades levantinas estabelecidas desde longa data nas principais cidades. Apesar de invasões, de períodos de guerra e da pirataria vândala que iria então continuar a partir dos portos norte-africanos, a pesca e a exploração salineira tinham-se mantido activas, e, a todas as importações conhecidas vinham juntar-se, durante a presença bizantina, as relíquias e os escravos que seguiam pelas rotas atlânticas, para Norte, até à Mancha.

A invasão muçulmana que se seguiria foi precedida por cerca de um século de declínio destas actividades, as quais, apesar de terem sobrevivido a guerras e pilhagens, se modificaram substancialmente com as calamidades naturais que devastaram os territórios a partir do ano de 680.

Domínio islâmico

Ao domínio muçulmano se deverá, entretanto, o reanimar daquilo que tinha conseguido manter-se. Tirou-se partido das bases náuticas existentes, assim como dos circuitos de escoamento de recursos naturais²¹, nas regiões correspondentes ao futuro território português a Sul do Rio Mondego, quer sob o regime de emirato²², quer sob a autoridade califal²³. Em paralelo, floresceram as muitas indústrias dependentes desses recursos, nomeadamente a construção naval, assinalada pela existência de tercenas, ou seja, as *dar-al-sina'a* islâmicas. Se as facilidades portuárias pré-existentes, por um lado, permitiram a prosperidade dos territórios do Al-Andaluz, por outro lado foram os alvos das incursões de cristãos do Norte, atraídos pelas prosperidade e importância dos territórios ocupados. Efectivamente, o território a que nos referimos possuía uma boa rede de cidades, cujas muralhas, nalguns casos edificadas no Baixo Império, se tinham alargado e reforçado, e em que se incluía um número

razoável de bons portos marítimos e fluviais²⁴. Tendo começado em 798 uma nova era de assaltos marítimos, com um ataque de navios das Astúrias a Lisboa, seguiram-se as incursões Normandas, iniciadas em 844, e devastando, em 966, os vales do Tejo e do Sado, e subindo o Rio Arade até Silves, considerado porto de mar, com marés sensíveis, no caudaloso estuário de então. Em 972, seria a vez do ataque à cidade de Santarém, provida de bom porto, na paleoforma estuarina de um Rio Tejo bem menos assoreado do que hoje.

Durante esta quarta fase, na dinâmica da geomorfologia costeira assinala-se, como alteração mais notável na costa portuguesa, a progressiva formação do *haff*, ou laguna de Aveiro. Embora os estudos geológicos apontem para a formação desse ambiente lagunar no século X (Martins, 1996), e de haver notícias de exploração de salinas desde o século X (Rau, 1984), não deixa de ser curioso notar que o autor árabe Edrisi não faz qualquer alusão a este acidente costeiro, atribuindo ainda interesse à navegabilidade do Rio Vouga²⁵. Com a formação da laguna de Aveiro, por um lado, assorearam-se progressivamente zonas anteriormente navegáveis, como a foz do Vouga; por outro lado, tinha-se concretizado um ambiente protegido do mar aberto, que proporcionava a exploração dos «salgados» e o desenvolvimento do centro urbano de Aveiro, progressivamente afastado da antiga posição litoral aberto, no interior da laguna.

O século X europeu correspondeu a um período de revitalização portuária: «*Foi preciso esperar o século X para ver não só os antigos «portus» reanimarem-se, mas também para ver que ao mesmo tempo se fundam outros novos numa quantidade de lugares*» (...) (Pirenne, 1964, p. 13).

Pela mesma época, nos textos anglo-saxões irá aparecer o termo *porto* como sinónimo de *urbs* e de *civitas* (Pirenne, 1964).

Fontes árabes tais como Arrazí (Razis) (século X) Al-Bakri e Edrisi (século XII) (Coelho, 1989) sobre a Península Ibérica, fornecem dados relativos aos centros urbanos do território português, assim como pormenores referentes a sítios portuários, estaleiros de construção naval e ainda um caminho fluvio-marítimo para Santiago (segundo o geógrafo Edrisi).

Relativamente ao período islâmico, Torres Balbás refere a presença habitual do núcleo portuário nas cidades marítimas, como local de atracção: «*En las ciudades maritimas variaba la estructura urbana. El puerto, con su actividad comercial, era el nucleo de atracción, proximo al qual levantabase la mezquita mayor*» (Torres Balbás, 1985, p. 178).

P. Charles Dominique, no Prefácio a uma edição de textos de viajantes árabes, refere a urbanização do mundo árabe em paralelo com a construção de equipamentos portuários: «*(...) lorsque la civilisation musulmane s'urbanise, elle fournit des équipements portuaires et caravaniers appréciables pour le fonctionnement du trafic, et des cadres spécialisés qui tissèrent un réseau de correspondants (...) capables d'assurer la régularité des échanges. Le marchand devint le pivot essentiel de la société urbaine.*» (Dominique, 1995, p. XI-XII).

Por outro lado, o mouro Arrazí faz referências às urbes do Garbe que atestam a

continuidade urbana: entre outras, Santarém, Lisboa, *Ossonoba*, Coimbra. São consideradas as qualidades portuárias de *Ossonoba*, assim como a importância da cidade de Silves como a melhor do Algarve, e de Coimbra, a uma distância de 24 milhas do mar pelo curso navegável do Rio Mondego.

Almunime, baseando-se em Al-Bakri (século XI), refere Alcácer do Sal²⁶, acessível aos barcos, Faro como porto movimentado e local de construção naval²⁷, Lisboa como uma bela cidade muito antiga, provida de muralhas tocadas pela maré cheia, Mértola, e Santarém (Coelho, 1989, p. 61). Sobre Silves, enumera um ancoradouro, um estaleiro naval e refere exportações de madeira. A recolha dessa madeira, praticada nas serras vizinhas, favorecia a erosão, e acelerava o processo de assoreamento cujos efeitos iriam sentir-se no período seguinte.

O geógrafo Edrisi descreve um porto sobre o rio, em Silves, estaleiros de construção naval, e exportação de madeiras para longe. Sagres é descrita como vila marítima, e Alcácer como povoado em simbiose com o rio, com navios de comércio e espaços de construção naval. Sobre Coimbra, Edrisi refere «*O caminho por mar de Coimbra a Santiago*», o qual distingue do caminho terrestre. Esse caminho por via aquática passava por Montemor, pela foz do rio Vouga (onde começava o território de Portugal), pela foz do Douro e pela do Rio Minho (Coelho, 1989, p. 71-72).

Os já mencionados movimentos de pirataria normanda no litoral são referidos pelas fontes árabes: ataques normandos a Lisboa, a Silves, e na costa alentejana (Coelho, 1989). Naturalmente, referem também os movimentos navais de defesa muçulmana em troços da costa que os muçulmanos ocupavam a sul do Mondego. Esta situação pressupunha bases navais nas principais cidades marítimas, tirando partido dos estuários e dos principais enclaves portuários costeiros, não só navegáveis como seguros ancoradouros. A costa encontrava-se protegida por torres de vigia, castelos, atalaias e arrábidas, e as bases navais islâmicas mantinham esquadras de protecção que circulavam ao largo (Leguay *et al.*, 1993).

A vitalidade das cidades fluvio-marítimas sob o domínio islâmico parece não incluir o território situado para norte do Rio Vouga. A Sampaio refere um texto em que apenas surge a cidade do Porto em todo o trecho do litoral Norte até Lisboa (Sampaio, 1979). Edrisi refere viagens de exploração marítima no século IX, tendo como origem portos do ocidente ibérico, e como objectivo as costas norte-africanas até Safi, com regresso ao porto de Lisboa, explorações que claramente deixaram abertos os caminhos que seriam retomados pelos navegadores portugueses do século XV (Leguay *et al.*, 1993).

Durante os séculos X e XI, a pesca, marítima e fluvial, e a salicultura, exploração em expansão no século XI, são registos comprovativos da prática de actividades marítimas, e desempenharam um papel importante na actividade portuária. Por outro lado, desde os primeiros momentos conturbados da Reconquista, a procura de lugares seguros, com o consequente repovoamento dos povoados proto-históricos fortificados em altura, os castros (Leguay *et al.*, 1993), desde que se encontrassem em simbiose com o litoral e com os cursos fluviais, constituía uma opção que nos parece perfeitamente associável à continuidade da exploração destes mesmos meios de subsistência

e de troca. Essas actividades dependentes do litoral e das zonas ribeirinhas e a economia de tipo agrícola encontravam-se, aliás, interligadas, enquanto o transporte fluvial se adaptava melhor às necessidades de rapidez e segurança que as vias terrestres não garantiam.

O papel que as cidades algarvias desempenharam, durante o século XII, na guerra de corso, testemunha a continuidade das respectivas competências portuárias. Emancipavam-se e agiam como verdadeiras «*repúblicas marítimas*», se bem que em escala reduzida. Tavira foi um bom exemplo dessas cidades-portos, vivendo do corso, e atacando navios cristãos e muçulmanos (Picard, 1993, p. 191).

Reconquista

Durante uma quinta fase, correspondente à época da Reconquista, inicia-se um importante episódio de erosão (provavelmente associada ao abandono, posterior ao século XII, de terrenos cultivados). Ocorre o consequente assoreamento dos vales e dos estuários (Cordeiro, 1992). Muitos portos fluviais activos iriam progressivamente ressentir-se da impossibilidade de acolher barcos com maior calado. Os portos de sucesso seriam aqueles em que a profundidade se mantinha, ou seja, as enseadas profundas e os estuários.

Nas vésperas da Reconquista portuguesa, o registo de um incidente ocorrido em 1121 entre D. Teresa e D. Urraca é revelador da existência de uma frota na foz do Rio Minho (Brito, 1984; Sampaio, 1979). Guimarães, capital do Condado Portucalense, tinha acesso ao oceano através de duas barras providas de portos: a barra do Douro, com o Porto e a do Rio Minho, com Caminha. Também a empresa da Reconquista cristã teve apoios navais, nomeadamente de navios de cruzados em viagem para a Terra Santa (Marques, 1993).

Os contactos que os portos proporcionavam facilitavam o entendimento entre os chefes

cristãos ibéricos e os cruzados. Como refere O. Lixa Filgueiras, «os portos do NW, entre a primeira cruzada (1096-1100) e a segunda (1147-1149), eram os últimos ancoradouros à disposição [dos cruzados] no Atlântico» (Filgueiras, 1978, p. 46-47; 1989, p. 542).

No que concerne os ataques piratas, a pirataria normanda tinha assolado o litoral durante os séculos IX e XI, e foi imediatamente seguida pela pirataria sarracena, que terá começado entre 1071 e 1112 (Sampaio, 1979).

Se as incursões piratas dos normandos significou, por um lado, um declínio das actividades nos centros urbanos do litoral e a retracção das populações no interior, no entanto, de uma maneira indirecta, iria abrir o caminho a futuros contactos comerciais com o Norte europeu, facto determinante no desenvolvimento da vida económica das cidades portuárias medievais portuguesas. Se, num primeiro momento essa rota foi utilizada pelos cruzados, em seguida utilizaram-na os navegadores comerciantes das cidades hanseáticas cujas rotas surgiram, por sua vez, das rotas de peregrinação, a partir do século XII (Marques, 1993). Portugal iria negociar o sal e muitos outros produtos com as cidades do Norte europeu, através dos portos de que dispunha.

Foram, aliás, estas rotas comerciais atlânticas que precederam, no caso de Portugal, a aventura atlântica das Descobertas e da Expansão.

Enquanto, entre os séculos XI e XIII, se operava um crescimento demográfico em Portugal²⁸, paralelamente observa-se, a partir do século X, um surto de povoamento de tipo urbano, e uma nova utilização do termo porto que além de começar a ser sinónimo de *urbs* e de *civitas* passa a fazer parte de topónimos de cidades de alguns países: «*Nada demonstra com mais clareza a estreita conexão que existe entre o renascimento económico da Idade Média e os começos da vida urbana. Estão de*

tal maneira aparentados que a mesma palavra que designa um aglomerado comercial (porto) serviu, num dos grandes idiomas europeus, para designar a própria cidade.» (Pirenne, 1964, p. 113). O autor referia-se à língua inglesa.

A própria marinha, que terá nascido com a nacionalidade (Pereira, 1994), é uma aquisição medieval. Com a Reconquista ressurgem as cidades. Naturalmente, isto não ocorreu só nas fronteiras. Também o litoral foi contemplado pelo projecto de repovoamento, fenómeno visível na concessão de alguns forais: porto de mar de Atouguia da Baleia, com foral em 1167, confirmado em 1218. A Ericeira recebeu foral em 1229. O foral antigo de Colares é de 1255. Alfeizerão recebeu foral em 1422. No final da Idade Média acentua-se uma tendência para a instalação no litoral, com a formação de póvoas marítimas e com uma «*gradual litoralização dos principais núcleos urbanos*» (Fernandes, 1987, p. 85).

Os principais portos portugueses demandados pelos navios hanseáticos eram aqueles que, tanto pelas condições naturais como pela estrutura urbana que lhes estava associada, garantiam o tráfico: Lisboa, Porto, Setúbal, Tavira e Lagos. A rota directa para Lisboa era a preferida pelos hanseáticos, e a razão desta preferência residia no facto do estuário do Tejo lhes oferecer condições portuárias que correspondiam ao grande calado dos navios prussianos e livónios. A partir do século XIV, a construção naval europeia tinha começado a lançar no oceano navios cada vez maiores, transportadores de cereais e madeira (Marques, 1993), em demanda do sal embarcado nos estuários portugueses e produzido nos centros salineiros assinalados desde o século X (Rau, 1984).

As cidades costeiras do Algarve, beneficiando ainda da defesa costeira instalada durante a época islâmica, terão mantido uma autonomia total (Garcia, 1986, p. 72), em permanente ligação marítima com o exterior. Caracterizou-se este período pela vitalidade e importância dos centros urbanos com funções portuárias, enquanto o comércio externo por terra ficou sempre muito aquém do comércio marítimo, chegando a utilizar-se a via marítima até mesmo na maior parte do comércio com Espanha (Verlinden, 1989, pp. 113-114).

Se, por um lado, a valorização das actividades portuárias acompanhou o renascimento das cidades, em paralelo, o assoreamento dos vales fluviais fez com que, de modo gradual, cidades como Alcácer do Sal, Silves, Santarém, Coimbra, se tornassem cada vez mais interiores, desempenhando papéis secundários dentro do complexo portuário em que se inseriam (Blot, M. L. P., 2003)²⁹, enquanto cresceram as que ocupavam posições geográficas para jusante, tais como, e respectivamente, Setúbal, Portimão, Lisboa, Figueira da Foz, e ainda o Porto e Viana do Castelo³⁰.

Os dados históricos mais antigos que fornecem informações relativas à navegabilidade dos rios e à utilização fluvial para transportes e actividades mercantis, são os documentos medievais, Cartas de Foral e *Inquirições*. Precisamente pelo facto de ser tardia relativamente às épocas mais antigas que procurámos «iluminar», como a época romana, os dados fornecidos parecem-nos particularmente elucidativos.

A. de Oliveira Marques, com base em documentos como o *Foral da Portagem da Cidade de Lisboa* (ca. 1377), apresenta a intensidade das ligações por via aquática

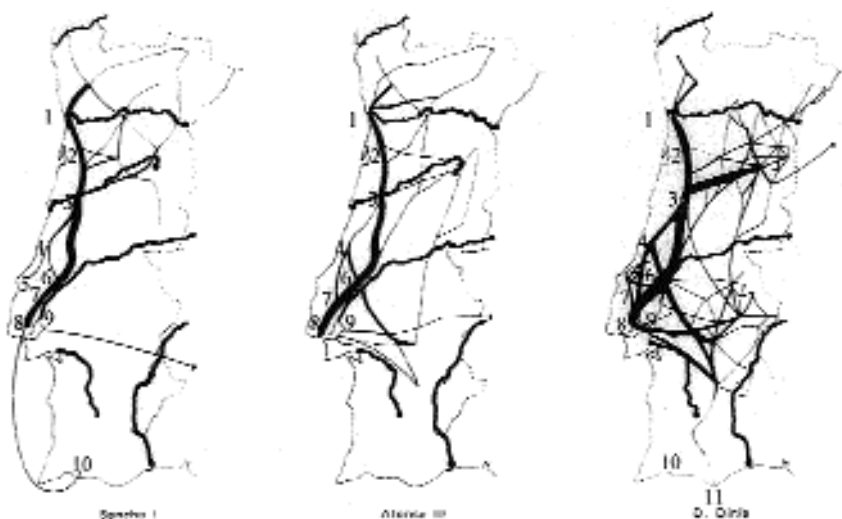


Figura 4 – Os Itinerários Régios durante a Idade Média, segundo J. Mattoso (1985). Os traçados aqui representados destacam as conexões com as unidades portuárias existentes no território, durante e após a Reconquista

1. Foz do Rio Douro 2. Foz do Rio Vouga 3. Coimbra 4. Lagoas da Pederneira, de Alfeizerão e de Óbidos 5. Atouguia da Baleia 6. Abrantes 7. Santarém 8. Lisboa 9. Portos da margem esquerda do Tejo 10. Silves 11. Faro

Reproduzido e adaptado de: Gaspar, F. (1994), *As Regiões Portuguesas*. Lisboa: Direcção Geral do Desenvolvimento Regional, p. 15

através de uma listagem de portos marítimos e fluviais que, de Norte para Sul, eram os seguintes:

«Valença, porto fluvial no rio Minho; Viana, na foz do Lima; Fão, na foz do Cávado; Vila do Conde, porto fluvial no rio Este; o Porto, porto fluvial no Douro; Aveiro, na foz do Vouga; uma zona indiscriminada no Mondego, e Buarcos, perto da foz deste rio; Leiria, porto fluvial no rio Lis; Salir, porto marítimo na foz do Alfeizerão (...); a Atouguia, porto marítimo; a Lourinhã, porto fluvial da ribeira do mesmo nome; Cascais, porto marítimo; Setúbal, na foz do Sado; Alcácer, porto fluvial no rio Sado; Sines, porto marítimo; Odemira, porto fluvial no rio Mira; e, indiscriminadamente, os portos algarvios.» (Marques, 1985, p. 130).

O mesmo autor refere outras fontes medievais que mencionam, como portos activos, «*Vila do Conde, Azurara e Pindelo no rio Ave; Leça, Bouças (Matosinhos), S. João da Foz, Massarelos, Leixões e Gaia, junto ao Douro; Coimbra, Montemor-o-Velho, Santa Olaia, Verride e Soure, junto ao Mondego; Paredes, na foz do Lis; Pederneira, o porto de Alcobaça; a Ericeira; Almada, Vale de Zebro, Coia e Montijo, no estuário do Tejo; e, no Algarve, Odeceixe, Arrifana, cabo de S. Vicente (sic), Terçanabal (Sagres?), Lagos, Alvor, Portimão, Silves, Albufeira, Faro, Tavira e Castro Marim*» (Marques, 1985, p. 130-131).

Resumindo, de um modo genérico verificámos que houve essencialmente dois

factores responsáveis pelas grandes modificações no que concerne os espaços portuários. Durante os séculos que sucederam à Romanização, quer a empresa bélica da Reconquista, quer o progressivo, e por vezes acelerado, assoreamento dos cursos fluviais, foram determinantes na construção de uma nova costa e, consequentemente, no aparecimento de novos portos, enquanto se operava a retracção de outros, remetidos para posições interiores.

A ilustrar este longo período, verificamos uma interessante coincidência geográfica dos Itinerários Régios, das épocas de Sancho I, de Afonso III e de D. Dinis, com os pontos de escoamento que se encontravam disponíveis pelos espaços, então navegáveis, que, obviamente, continham portos, tanto em posição costeira, como nos tramos navegáveis dos cursos fluviais (**Figura 4**).

Expansão

Durante a sexta fase, da Expansão, ocorreu a criação do «*locus português ideal*». No panorama da geomorfologia costeira, após o máximo de assoreamentos que precedeu o século XV (Cordeiro, 1992), diminui gradualmente a velocidade do enchimento sedimentar dos vales e dos estuários, e verifica-se uma certa estabilização do litoral, propícia ao povoamento. A expansão significou uma afluência aos centros urbanos do litoral, e a criação *ex-novo* de cidades marítimas e portuárias coloniais. Paralelamente, foi também uma expansão comercial à escala do planeta, com uma consequente ascensão das cidades portuárias da metrópole.

Desenvolvendo-se o comércio atlântico iniciado durante a Baixa Idade Média com as cidades do Norte europeu, coexiste em Portugal a necessidade de um sistema de defesa costeira eficaz, em substituição das defesas construídas anteriormente³¹. Os ataques de piratas e corsários, do Báltico às costas portuguesas, iriam

prolongar-se até ao século XVIII (Marques, 1993). Deste modo, o desenvolvimento das cidades portuárias encontra-se igualmente ligado à progressiva defesa das costas e poderá estar na origem do que J. Cortesão classificou como o início de um novo género de vida (Ribeiro, 1977). As aglomerações ribeirinhas assumiriam, então, uma nova expressão urbana, a que caracteriza as cidades ribeirinhas de Portugal (Fernandes, 1987).

Cidades de fronteira e cidades litorais revestiram-se de defesas, e as cidades marítimas e fluvio-marítimas cresceram, finalmente, numa litoralidade defendida, e, na maior parte, segundo uma orientação a sul, na margem direita dos cursos fluviais, obedecendo a um «*gosto climático trópico*» (Fernandes, 1987, p. 86)³², vivendo da pesca e do comércio feito através do porto. Em muitos casos, o plano é mais orgânico do que geométrico, resultado do crescimento natural da cidade, observando-se, na maioria dos casos, o crescimento pela encosta abaixo até convergir com o núcleo portuário existente à beira de água, ou alinhando o casario pela linha do cais e fazendo irradiar ruas para o interior (Vila Franca de Xira), ou, ainda, transformando áreas alagadiças e vaus de passagem em parcelas da malha urbana (Caminha). A toponímia desses centros urbanos constitui por si própria um tema de estudo (Bill e Clausen, 1999), já que consegue delinear, como que em «negativo», as áreas portuárias activas no passado e entretanto esquecidas, envoltas na malha urbana e no esquecimento dos habitantes. Em todos os casos portugueses esse é um facto observável, de que o primeiro bom exemplo a referir será o caso número um no estudo da costa, iniciando o percurso de Norte para Sul: referimo-nos a Caminha (Blot, M. L. P., 2003).

Em Lisboa, o tipo de estrutura do urbanismo que precedeu a malha reticulada da Baixa lisboeta pombalina afigura-se-nos como

um plano essencialmente orgânico que terá conjugado, por um lado, as vantagens defensivas e de atalaia da colina, e, por outro, as vantajosas áreas ribeirinhas do esteiro da baixa, e do amplo estuário navegável.

Na capital, as tercenas sucedem-se, ocupando extensas áreas nas margens do rio. Mas nem só em Lisboa se desenvolve a indústria naval. Viana do Castelo, Vila do Conde, Porto e Gaia, Aveiro, Figueira da Foz, Pederneira, Alfeizerão, Setúbal e os estaleiros algarvios, constroem navios desde longa data (Pereira, 1994). O porto de Lisboa e as suas tercenas tornam-se o espaço mais concorrido (Rodrigues, 1997).

A cidade portuguesa mostrava-se com as características que passaram a distingui-la: «*pendor litoral e comercial, sentido marítimo e trópico, e a bipolaridade*» (Fernandes, 1987, p. 86), relativamente à sua formação a partir de um ponto alto, atalaia e habitação, e do porto, centro de abastecimento e comércio.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na problemática da arqueologia náutica e portuária, nomeadamente de unidades portuárias antigas e de época medieval, teremos, por conseguinte, que ter em conta os seguintes pontos:

- evolução dinâmica do litoral atlântico relacionada com a capacidade náutica no passado do território em estudo: movimentos glácio-eustáticos, actividade antrópica e assoreamentos
- diversidade de formas portuárias.
- opacidade de vestígios arqueológicos de carácter portuário, de carácter pouco impressivo na paisagem – urbana ou não – em que decorreram as actividades portuárias, mas que poderá ser ultrapassado por evidências de tipo náutico, tais como vestígios de actividades de construção naval, e locais de abandono de embarcações.

Concebemos uma metodologia (Blot, M. L. P., 2003) utilizável no estudo arqueológico da navegabilidade e da formação dos portos, a partir dos seguintes elementos:

Geomorfologia costeira e estudo da paleopaisagem como elementos naturais propícios ao fenómeno portuário. Observação da tendência regressiva do litoral português e o problema da contingência dos organismos portuários.

Contributos da **geografia histórica** para o estudo das vias de circulação no território em estudo.

Caracterização do litoral português. O recorte do paleolitoral e a possibilidade de opção pela circulação aquática em esteiros, estuários amplos, rias litorais e cursos fluviais.

Contributos da **arqueologia** referente a zonas costeiras: ocorrência de influên-

cias mediterrânicas nos núcleos proto-urbanos, articuláveis com a ocorrência de **achados submarinos** de épocas pré-romana e romana na costa portuguesa.

Ocorrência de **formas de povoamento proto-urbano no litoral**, assim como importações de origem mediterrânica, actividades industriais relacionáveis com navegação, e a observação dos recursos: mineração, pesca, salicultura, escoamento de produtos agrícolas e outros, ocorrência de vestígios náuticos (achados);

Análise de **registos cartográficos de utilização náutica** (Época Moderna), fornecedores de localização dos ancoradouros, que ainda se mantinham viáveis, assim como das batimetrias dos canais de acesso.

Análise de **registos iconográficos**: assinalamento dos antigos ancoradouros, das praias de varadouro, incluindo as áreas de abandono de embarcações, e ainda de antigos estaleiros de construção naval.

A análise da **microtoponímia urbana e periurbana** é indispensável à localização de antigos espaços portadores de testemunhos náuticos: estaleiros, fontes de abastecimento de estaleiros, cemitérios de embarcações, locais de aguada.

A avaliação da **necessidade de adaptação** da experiência portuária mediterrânica à realidade náutica oceânica, com base nas experiências arqueológicas em contextos portuários antigos em outros pontos da Europa atlântica, deverá constituir um guia na investigação da vertente náutica da questão portuária.

Observámos, como um dado relevante no território português, uma geografia de circulação ligada a uma rede aquática considerável que se terá mantido, em muitos casos, até ao século XIX. Esse panorama das unidades portuárias no território estudado revelou-nos uma simbiose funcional que nos sugeriu a organização das mesmas em complexos portuários verificáveis (Blot, M. L. P., 2003).

Os terrenos-arquivo dos protagonistas das actividades portuárias desaparecidas (de vestígios náuticos), encontram-se actualmente assoreados, em muitos casos em campos agrícolas, e fazem hoje parte do território acessível aos arqueólogos «de terra», sem necessidade de intervenção dos equipamentos utilizados em meio aquático.

Por outro lado, compreendemos o potencial portuário português através de um binómio portuário: contexto fluvio-estuarino / embarcações fluviais. De pequeno calado, essas embarcações foram responsáveis tanto pela navegação entre os ancoradouros e a margem, como para montante dos rios, servindo os portos fluviais secundários, e deixaram vestígios quer da sua construção, quer do abandono, quer ainda do eventual naufrágio.

O contributo da experiência arqueológica de contextos náuticos em possíveis arqueossítios portuários nos actuais subsolos urbanos e peri-urbanos revela-se indispensável para a compreensão da vertente portuária do território.

Constitui por si só um indicador de funções portuárias a própria morfologia das cidades fluvio-estuarinas do território português, e a antiguidade da escolha geográfica no povoamento litoral ou ribeirinho sugere-nos uma reavaliação do potencial arqueológico dos subsolos urbanos correspondentes a antigos espaços por-

tuários. Uma organização do potencial portuário português permite a gestão de prioridades de futuros estudos abrangendo o património náutico indissociável do fenómeno portuário.

Uma costa marítima permite os contactos mais longínquos em que, na realidade do mundo da navegação à vela, deixa de haver limites, a não ser os do próprio planeta, e um curso fluvial é uma artéria que se percorre. Tanto no que diz respeito à economia das regiões interiores, como no que concerne o próprio estudo da história e das tradições de uma região, foi pelo vale fluvial que penetrou o desconhecido, e foi por ele que se escoou o excedente. Os modestos protagonistas náuticos, embarcações fluviais que permitiram o funcionamento dessa artéria, fornecem alguma claridade às muitas zonas de sombra desta investigação.

Como referência utilizável, atentemos nos vestígios de navios que têm sido observados nas cidades medievais do Norte da Europa (Crumlin-Pedersen, 1999), preciosos indicadores do comércio entre as sociedades da Europa que precederam a industrialização.

No caso de Portugal, as intervenções de emergência do CNANS³³ no subsolo urbano da Baixa de Lisboa (Cais do Sodré e Praça do Município), no estuário do Rio Arade, no fundo do porto de Angra do Heroísmo, nos actuais contextos rurais de antigos ambientes lagunares (Alfeizerão), ou ainda nos ambientes lagunares da Ria de Aveiro, têm revelado a presença de testemunhos náuticos que falam por si, articuláveis com actividades náuticas e portuárias esquecidas. Paralelamente, os trabalhos desenvolvidos por arqueólogos ligados a museus locais (porto de Peniche, costa de Esposende), têm contribuído para o estudo e salvaguarda de testemunhos náuticos indissociáveis de realidades portuárias, particularmente eloquentes na ausência de testemunhos de estruturas classificáveis como de tipo portuário.

BIBLIOGRAFIA

- ALARCÃO, J. de (1987), *Portugal Romano*. Lisboa.
- ALVES, F. J., REINER, F., ALMEIDA, M. J. e VERÍSSIMO, L. (1988-1989), Os cepos de âncora de chumbo descobertos em águas portuguesas. Contribuição para uma reflexão sobre a navegação ao longo da costa atlântica da Península Ibérica na Antiguidade. *O Arqueólogo Português*. Lisboa. Série IV, 6 / 7, p. 109-185.
- ALVES, F., DIOGO, A. M. Dias e CARDOSO, J. P. (2001), Considerações sobre os dois grandes cepos de âncora em chumbo com alma de madeira, do século V-IV A. C., provenientes do ancoradouro natural da ilha Berlenga (Peniche) e sobre os achados de ânforas de «tipo púnico» em águas portuguesas. In *Os Púnicos no Extremo Ocidente*. Actas do colóquio internacional (Lisboa, 27 e 28 de Outubro de 2000). Lisboa: Universidade Aberta, p. 239-260.
- BILL, J. & CLAUSEN, B. L. (eds.), (1999), *Maritime Topography and the Medieval Town*. Copenhagen: PNM – Publications from The National Museum. Studies in Archaeology & History. Vol. 4.
- BLOT, J.-Y. e BLOT, M. L. P. (1990-1992a), De la glaciation de Würm aux derniers temps de la marine à voile: Eléments pour une carte archéologique du patrimoine immergé au Portugal. *O Arqueólogo Português*. Lisboa. Série IV, 8/10, p. 425-454.
- (1990-1992b), Problématique d'une recherche entreprise pour le compte du Museu Nacional de Arqueologia (M.N.A.) de Lisbonne dans le cadre du Programme de Recensement du Patrimoine Culturel Immergé. *O Arqueólogo Português*. Lisboa. Série IV, 8/10, p. 469-485.
- (1994), Arqueologia Subaquática. *Atlas de Arqueologia*. Lisboa: Edições Zairol, p. 380-381.
- BLOT, J.-Y. (2000), «Elementos para o conhecimento da tonelagem dos navios na costa ibero-atlântica na Antiguidade: o testemunho dos vestígios de âncoras (cepos em chumbo). In «Terrenos» da Arqueologia da Península Ibérica. Actas do III Congresso de Arqueologia Peninsular. (Setembro de 1999), Vila Real, Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro (UTAD). Porto: ADECAP.
- BLOT, J.-Y.; PATA, A.; SALMINEN, M.; CALEJA, P.; ALELUIA, M.; GONÇALVES, P.; BETTENCOURT, J.; ROBB, G.; SWANSON, C.; JONES, C.; DELAUZE, H.; PACHOUD, G.; NERHOT, P.; REAL, F.; BLOT, M. L.; ALVES, F. (no prelo), «O fundeadouro da Berlenga». In *Actas do I Congresso de Arqueologia da Região Oeste, Bombarral, Novembro de 2001*.
- BLOT, M. L. P. (1998), Mar, Portos e Transportes no Alentejo. *Arquivo de Beja*. II Jornadas da Revista *Arquivo de Beja*. Beja: Câmara Municipal, VII/VIII: Série III, p. 145-176.
- (1999), Museu Municipal da Vida Subaquática e da História Submersa: uma vocação. *O Arqueólogo Português*. Lisboa, 17, p. 189-200.
- (2003), *Os Portos na Origem dos Centros Urbanos: Contributo para a Arqueologia das Cidades Marítimas e Flúvio-Marítimas em Portugal* (Dissertação de Mestrado em Arqueologia apresentada à Universidade do Minho em 2001). Lisboa: Instituto Português de Arqueologia. Trabalhos de Arqueologia, 28.
- (no prelo), «Circulação aquática e o papel dos portos flúvio-estuarinos nos contactos da Lusitânia Romana. O caso do litoral e dos rios de Portugal». *Actas da V Mesa Redonda sobre Lusitânia Romana. (Cáceres, Novembro de 2002)*. Mérida: Museo de Arte Romano.
- BRITO, L. F. (1984), Fulcral importância do Porto Fluvial de Caminha desde a Rota Fenícia à Náutica Galaico-Portucalense (...). *Caminiana (Revista Cultural...)*. Caminha, VI: 9, p. 65-184.
- CARDOSO, G. (1978), Ânforas romanas no Museu do Mar (Cascais). *Conimbriga*. Coimbra: Universidade de Coimbra, 17, p. 63-78.
- COELHO, A. Borges (1989), *Portugal na Espanha Árabe*. Lisboa.
- CORDEIRO, A. M. Rochette (1992), O Homem e o meio no holocénico português. Paleoambientes e erosão. *Mediterrâneo*. Lisboa, 1, p. 89-109.
- CRUMLIN-PEDERSEN, Ole (1999), Ships as indicators of trade in Northern Europe 600 – 1200. In BILL, J. e CLAUSEN, B. L. (eds.), *Maritime Topography and the Medieval Town*. Copenhagen: Publications from The National Museum. Studies in Archaeology & History, vol. 4, p. 11-20.
- CRUZ, M. A. (1988), Caminha. Evolução e estrutura da vila da foz do Minho. *Caminiana. (Revista de Cultura Histórica, Literária, Artística, Etnográfica e Numismática)*. Caminha: Câmara Municipal, 9:5, p. 83-90.
- DAVEAU, S. (1995), *Portugal Geográfico*. Lisboa: Edições J. Sá da Costa.
- DOMINIQUE, P. C. (1995), *Voyageurs Arabes. Ibn Fadlân, Ibn Jubayr, Ibn Battûta et un auteur anonyme*. Bibliothèque de la Pléiade. Paris: Nrf. Gallimard.
- FABIÃO, C. (1998), O vinho na Lusitânia: reflexões em torno de um problema arqueológico. *Revista Portuguesa de Arqueologia*. Lisboa: I.P.A. 1: 1, p. 169-198.
- FERNANDES, J. M. (1987), O lugar da cidade portuguesa. *Povos e Culturas*. Lisboa: Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa. Universidade Católica Portuguesa, 2, p. 79-112.
- FILGUEIRAS, O. L. (1978), Pré-aviso sobre acções cautelares a promover nas zonas portuárias dos Coutos de Alcobaça. In *Actas do Congresso Internacional para a Investigação e Defesa do Património*. Alcobaça. Texto policopiado, p. 46-102.
- (1989), Gelmírez e a reconversão da construção naval tradicional no N. W. (séculos XI-XII): seus prováveis reflexos na época dos Descobrimentos. In *Actas do Congresso Bartolomeu Dias e a sua época*. Porto: [s.n.], 2, p. 539-576.
- GARCIA, J. C. (1986), *O Espaço Medieval da Reconquista no Sudoeste da Península Ibérica*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos.
- GORANI, G. (1989), *Portugal, a Corte e o país nos anos de 1765 a 1767*. Lisboa.
- HUTCHINSON, G. (1997), *Medieval Ships and Shipping*. Londres: Leicester University Press.
- LEGUAY, J.-P., MARQUES, A. H. e BEIRANTE, M. A. (1993), «Portugal das Invasões Germânicas à «Reconquista», in SERRÃO, J. e MARQUES, A. H. de O. (dir.) (1985-1993)), *Nova História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença. Vol. II.
- LOPES, C. e MAYET, F. (1990), Commerce Régional et Lointain des Amphores Lusitaniennes. In ALARCÃO, A.; MAYET, F., eds. – *Ânforas Lusitanas. Tipologia, Produção, Comércio*. Conimbriga / Paris: Diffusion de Bocard, p. 295-303.
- MARQUES, A. H. de O. (1985), *Nova História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença.
- (1993), *Hansa e Portugal na Idade Média*. Lisboa.
- MATTOSO, J. (1985), *Portugal Medieval. Novas Interpretações*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- MAYET, F. e SILVA, C. T. (1998), Os Fenícios no estuário do Sado. In *Actas do Encontro de Arqueo-*

- logia da Arrábida* (6 e 7 de Novembro de 1998). Lisboa: I.P.A. (Trabalhos de Arqueologia, 14), p. 71- 83.
- NAVEIRO LOPEZ, J. L. (1986), El Comercio Marítimo en el N.O. durante la época Romana, através de las ánforas. *Revista de Arqueologia*. Barcelona, VII: 57, p. 40-45.
- (1991), *El Comercio Antiguo en el Noroeste Peninsular*. A Coruña: Museu Arqueológico e Histórico, nº 5.
- NEVES, F. F. (1974), A falsa identificação da cidade luso-romana de *Talabriga* com Aveiro. *Arquivo do Distrito de Aveiro*. Aveiro, separata do vol. XL, p. 5-21.
- PARKER, A. J. (1986), The evidence provided by shipwrecks for the ancient economy. In *Actes du Symposium International Thracia Pontica III*. 1985. Sofia, p. 30-45.
- PARODI ÁLVAREZ, M. I. (2001), *Ríos y lagunas de Hispania como vías de comunicación: la navegación interior en la Hispania Romana*. Ecija: Editorial Graficas Sol.
- PEREIRA, J. A. R. (1994), Tercenas. In *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*. Lisboa: Edit. Caminho, vol. II, p. 1023-1026.
- PICARD, C. (1993), Les Étapes de l'Essor des Relations Maritimes sur l'Océan Atlantique entre l'Andalus et le Maghreb Occidental. *Arqueologia Medieval*. Porto: Edições Afrontamento, 3, p. 187-199.
- PIRENNE, H. (1964 ²), *As Cidades da Idade Média*. Segunda edição. Lisboa: Europa-América.
- RAU, V. (1984), *Estudos sobre a História do Sal Português*. Lisboa: Editorial Presença.
- RIBEIRO, O. (1977), *Introduções Geográficas à História de Portugal. Estudo Crítico*. Lisboa: Imprensa Nacional / Casa da Moeda.
- RIBEIRO, O. (1989c), Povoamento. In *Dicionário de História de Portugal*. Porto: Liv. Figueirinhas, vol. VI, p. 466-485.
- RODRIGUES, A. M. (1997), Le pouvoir et les villes du Portugal au Moyen Âge. *Le Moyen Âge. Revue d' Histoire et de Philologie*. [S.l.: s.n.], 2, CIII.
- SAMPAIO, A. (1979), As Póvoas Marítimas. *Estudos Históricos e Económicos*. Vol. II. Porto: Editorial Vega, p. 9-100.
- SILVA, C. T. e SOARES, J. (1993), *Ilha do Pessegueiro. Porto Romano da costa Alentejana*. Lisboa: Instituto da Conservação da Natureza.
- SOARES, A. M. Monge (1997), O Teor em Radiocarbono das Conchas Marinhas: Um Indicador Paleo-Oceanográfico. *Setúbal Arqueológica*. Setúbal: Assembleia Distrital de Setúbal; Instituto de Conservação da Natureza, vols. 11-12, p.17-25.
- TORRES BALBÁS, L. (1985), *Ciudades Hispanomusulmanas*. Madrid: [s.n.].
- VERLINDEN, C. (1989), Comércio Externo na Idade Média. In SERRÃO, J. (dir.), *Dicionário de História de Portugal*. Porto: Livraria Figueirinhas, vol. II, p. 113-114.

NOTAS

- 1 Dissertação de Mestrado em Arqueologia Urbana apresentada à Universidade do Minho em 2001.
- 2 É relevante para o caso português, em posição atlântica, o estudo de G. Hutchinson (1994) pelo que refere da experiência urbana -cidades medievais britânicas – a partir de consistentes realidades portuárias em contacto directo com o Atlântico Norte, em que os transportes por via aquática e a vitalidade portuária foram opções humanas baseadas numa geografia permissiva a partir dos estuários e dos cursos fluviais.
- 3 Leceia, S. Julião II, Castelejo, Magoito, Tapada da Ajuda, Alvor, Cerro da Rocha Branca, Silves (Soares, 1997, 22).
- 4 Fenómeno que consiste no transporte vertical de águas profundas para a superfície do oceano, dependendo de ventos que sopram numa direcção constante e com uma certa duração, provocando uma deriva das águas da superfície oceânica junto à costa (Soares, 1997, p. 19).
- 5 Recorde-se que posteriormente, em águas que rapidamente se tornam muito profundas

(Mediterrâneo) pela configuração abrupta dos fundos marinhos, a bússola magnética teve naturalmente melhor acolhimento por parte dos marinheiros mediterrânicos do que a sonda, que foi muito utilizada nas baixas águas costeiras do Atlântico (Boorstyn, D. J. (1987), *Os Descobridores*. Lisboa: Gradiva).

- 6 Marés sensíveis, regime de ventos diferente, baixos costeiros.
- 7 Fundeadouro profundo de potencial arqueológico, é datável desde o século V-IV A. C., com continuidade até à época actual.
- 8 Povoados fortificados em altura (ou castros) do litoral, solos dos centros históricos das principais cidades fluviais e estuarinas, e estabelecimentos fenício-púnicos de Santa Olaia, Almaraz, Abul, Cerro da Rocha Branca e Castro Marim.
- 9 O cultivo da vinha e da oliveira terão sido introduzidos pelos romanos, segundo Estrabão. No entanto, a existência de certos topónimos alto-medievais sugerindo uma antiga tradição deste cultivo, revela uma aquisição cultural em época pré-romana (Naveiro Lopez, 1991, p. 109).
- 10 *Conimbriga*: povoado indígena em contacto indirecto com o oceano através de um afluente do Rio Mondego, com uma estrutura pré-urbana. No século VI, com a transferência do bispo de *Conimbriga* para *Aeminium* desloca-se também parte da população, e a cidade fluvial, antigo porto natural da região, passa a substituir *Conimbriga*, tomando o nome desta. Através de uma forma corrupta do século IX, *Colimbria*, terá evoluído para Coimbra (Alarcão, 1987).
- 11 Considerámos no nosso estudo (Blot, M. L. P., 2003) 16 complexos portuários no território português, a partir da observação do papel desempenhado pelos pequenos portos, sobretudo se faziam parte de um mesmo acidente geográfico amplo, como um estuário ou uma antiga ria de tipo análogo ao das lagoas da Pederneira e de Alfeizerão. Esse papel desdobrava-se pelo facto dessas unidades portuárias funcionarem em simbiose, ou seja, como elementos de «organismos» complexos, portuários obviamente, naturalmente constituídos por parcelas entre as quais se destacavam um *terminus* oceânico e um *terminus* fluvial, como extremidades desses caminhos aquáticos em que os elementos intermédios eram complementares e parte integrante de um todo: o complexo portuário.
- 12 Consideramos relevante o grupo constituído pelos exemplares anfóricos de base plana cuja forma se adaptaria melhor aos transportes fluvial e terrestre (Naveiro Lopez, 1986, p. 42), enquanto as restan-

tes formas mais facilmente sugerem o transporte marítimo.

- 13 Em contexto lagunar pode referir-se o exemplo de Parreitas, povoado fortificado em altura, romanizado, com elementos de *villa*, na margem sul da paleo-lagoa da Pederneira.
- 14 A propósito de ânforas Almagro 50 contendo restos de sardinhas e provenientes do sítio de naufrágio de Randello (Sicília), datado de cerca de 300 d.C., Parker refere: «(...) *may well have been made near Setubal, in Lusitania, where extensive fish-processing establishments existed at the roman site of Troia. Similar amphoras, whether from Setubal or from other parts of Lusitania and Baetica, have been found widely (...) over the Mediterranean region.*» (Parker, 1986, p. 41).
- 15 A propósito, observe-se o mapa dos fundeadouros e dos portos de época romana, segundo C. T. da Silva e J. Soares (Silva e Soares, 1993, p. 25, fig. 11).
- 16 Idácio (Hidatius), *Chronique*, edição de Tranoy, A. (1974). Paris: Cerf, Sources Chrétiennes, 49, p. 119.
- 17 *Scallabis, Ossonoba, Emerita*, no curso superior do Guadiana, mas também cidades interiores tais como *Ebora* e a antiga Viseu.
- 18 Púrpura, sedas, tecidos preciosos, vidros, especiarias e perfumes da Índia e do lémen, e os artefactos artísticos bizantinos.
- 19 S. Martinho de Dume, monge evangelizador dos suevos, chegara por via marítima em cerca de 550, e, tal como S. Frutuoso, abade-bispo de Dume, introduzira a regra de vida ascética de origem egípto-síria que iria vigorar nos *monasteria* (Leguay *et al.*, 1993, p. 81 e 86).
- 20 Desembarque em Málaga, em 552 (Leguay *et al.*, 1993, p. 64).
- 21 Destacamos os seguintes: sal, pescado, âmbar marinho e coral; calcários e outras rochas das pedreiras do centro, de Coimbra, Castelo Branco, Aveiro, Porto; ouro das minas da península de Setúbal, e de Almada; estanho da zona de *Ossonoba*; ferro extraído na *Kura* de Idanha; cristal de rocha extraído no Alentejo; madeiras da região de Alcácer do Sal, de Silves e de Faro (Leguay *et al.*, 1993, p. 162-164).
- 22 Instituído a partir de 756 (Leguay *et al.*, 1993, p. 124).
- 23 Proclamação em 929 (Leguay *et al.*, 1993, p. 128).
- 24 De Norte para Sul, destacavam-se as seguintes urbes portuárias: *Qulumriyya*, a Coimbra islâmica; *Santarin*; *Al-U? buna*, Lisboa; *Al Qas? Abi Danis*, Alcácer do Sal; *Silb*, Silves, o grande porto do Arade; *U? unuba*, posteriormente conhecida por *Shantamariyya al-Gharb* (Picard, 1993, p. 188), e

Santa Mariya al-Harun, do nome do governador local da taifa, já no século XI, com a forma tardia *Santa Maria d' Al-Harun*, de que ficou o nome de Faro; *Martula*, Mértola, porto do Baixo Guadiana.

- 25 «*O rio Vouga é um rio importante, navegável por grandes e pequenas embarcações porque a maré sobe aí na distância de várias milhas.*» (Coelho, 1989, p. 71).
- 26 «(...) *uma bela cidade de grandeza média, situada nas margens de um grande rio que os barcos sobem. Todos os terrenos próximos estão cobertos de bosques de pinheiros, graças aos quais se constroem muitos navios. (...) A distância que separa Alcácer do mar é de 20 milhas.*» (Coelho, 1989, p. 53).
- 27 «*Santa Maria do Garbe está situada numa ponta que avança pelo Atlântico e os seus muros são banhados na maré cheia. É uma cidade de importância média (...). O seu porto é frequentado por navios. (...) Está provida de um estaleiro de construção para a frota.*» (Coelho, 1989, p. 9).
- 28 «*Tout comme le reste de l' Europe, le Portugal connut jusqu' au XIII^e siècle une énorme croissance démographique (...).*» (Rodrigues, 1997, p. 294). Refere ainda o mesmo autor: «(...) *les villes du Centre et du Sud, riches des traditions urbaines islamiques, ne furent pas les seules à vivifier l'économie du temps; dans le nord (...) de nombreux bourgs et póvoas (villages de pêcheurs) virent le jour, nés spontanément de l'intensification des activités commerciales et maritimes le long de la côte et vers l'intérieur(...).*» (Rodrigues, 1997, p. 295).
- 29 Destacámos os seguintes complexos portuários no território português: Complexos portuários do Rio Minho, do Rio Lima, do Rio Cávado, do Rio Ave, do Rio Douro, da «Ria» de Aveiro, do Baixo Mondego, da «Lagoa» da Pederneira, da «Lagoa» de Alfeizerão, da Costa da Estremadura, do Rio Tejo, do Rio Sado, da Costa Alentejana, do Barlavento Algarvio (com destaque para o complexo do Rio Arade), do Sotavento Algarvio e do curso inferior e do estuário do Rio Guadiana.
- 30 Em cada uma das unidades portuárias estudada, apreciámos as respectivas posição geográfica, localização relativamente à via aquática correspondente, contexto geomorfológico, fontes antigas, fontes cartográficas, vestígios arqueológicos reveladores de actividades portuárias, e utilização do litoral. Considerámos ainda algumas «*cidades beneficiárias dos complexos portuários adjacentes*», tais como Braga, Leiria e Alcobaça, Torres Vedras e Tomar, igualmente incluídas no catálogo de cidades elaborado (Blot, M. L. P., 2003).
- 31 O ano de 1502 iria marcar uma fase nova no que concerne a defesa marítima, e, em 1508, Diogo de Arruda concebia o baluarte do Paço da Ribeira, já desaparecido, um dos primeiros baluartes da costa portuguesa (Caldas, J. V.; Gomes, P. V. (1990), *Viana do Castelo*. Lisboa: Editorial Presença).
- 32 Como excepções, apontaremos Caminha que, embora referida como «*o único porto da foz de um rio que, na costa oeste, se desenvolve na margem sul (...).*» (Cruz, 1988, p. 83). O mesmo poderá, em nossa opinião, apontar-se aos casos de Vila Nova de Gaia, célula do complexo portuário do estuário do Douro, e a Almada, povoado em acrópole sobranceira ao porto, situado em Cacilhas, na margem sul do Tejo, cuja antiguidade não pode dissociar-se das facilidades náuticas que terão sugerido o assentamento de actividades industriais (salga), e comerciais. Nos casos que aqui acrescentamos, sugerimos que, às funções portuárias muito antigas (nós de estradas, embarque de produtos, trânsito de pessoas) das respectivas margens sul que estas cidades ocupam, se associe o respectivo povoamento, o qual, ao mesmo tempo, constitui uma expressão da expansão urbana para além-rio e fronteira à cidade principal. Efectivamente, todos os restantes casos do território português ocupam a margem norte.
- 33 Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática (Instituto Português de Arqueologia).

CERÁMICA A MOLDE DE ÉPOCA ISLÁMICA¹

SUSANA GOMEZ MARTINEZ*

INTRODUCCIÓN

A diferencia de lo que ocurría en época romana en que la producción de cerámica a molde estaba muy extendida, la Edad Media se caracterizó por un abandono casi generalizado de esta técnica de fabricación en casi todos los antiguos territorios del Imperio. La Península Ibérica no es una excepción a esta regla; son contadas las piezas fabricadas a molde de época medieval que conocemos, sobre todo a partir del siglo VII. Podemos considerar que la *terra sigillata hispánica tardía* es la última gran serie de cerámicas moldeadas de la Península.

En el Próximo Oriente la decoración moldeada mantuvo una cierta vigencia a lo largo de todo el período medieval islámico, sobre todo a partir de un cierto resurgimiento de época omeya que tuvo su continuidad bajo dominio abbasí. Este resurgir no tuvo su paralelo en el occidente mediterráneo, donde la ausencia de las producciones moldeadas se nota de forma aún más acusada que en otras zonas del mundo islámico medieval.

No obstante, parece existir una intensificación del uso de moldes en la Península Ibérica a partir del siglo XII, tanto en el ámbito de dominio musulmán como en el cristiano. Por lo que al primero se refiere, podemos distinguir tres grandes grupos de cerámicas a molde de época almohade. El primero es el de las piezas acabadas con engobe rojo, el segundo el de las piezas vidriadas decoradas con reflejo metálico y el tercero el de los candiles de disco impreso plano.

El estudio que presentamos aborda estas series cerámicas, tomando como base la información facilitada por ejemplares encontrados en Mértola. Una parte de las piezas procede de los rellenos del Criptopórtico de la *Alcáçova do Castelo*. Este crip-

topórtico era una galería subterránea que sirvió de soporte al *forum* de la Antigüedad Tardía y que albergó una cisterna en los primeros siglos de dominio islámico. Las otras proceden de los niveles de construcción y de ocupación del barrio de viviendas de época almohade que, posteriormente, se instaló en ese mismo espacio y en la ladera que asciende hasta el Castillo.

CERÁMICA A MOLDE CON ENGALBA

El primer grupo, el de cerámica a molde con engalba, se corresponde con lo que Retuerce viene denominando desde hace años como «cerámica escarlata» (Retuerce, 1990; Retuerce, 1998; Retuerce & Zozaya, 1986) que se define por sus características técnicas de fabricación a molde y acabado con engobe rojizo. En Mértola se han encontrado 38 fragmentos de este tipo de cerámica que corresponden a 5 piezas diferentes (Figs. 1 a 5).

Por lo que a las pastas se refiere, éstas son relativamente poco depuradas. Poseen ele-

mentos no plásticos de esquistos, cuarzo y caliza de tamaño medio normalmente aunque, en algunos casos, llegan a ser mayores que la espesura de la propia pieza. Los barroes son rojizos generalmente, con tonalidades que abarcan desde los anaranjados al marrón rojizo. Su textura suele ser escamosa. En un único caso el núcleo de la pared de la pieza es gris, casi negro, dando muestras de una cocción que alternó la oxidación y la reducción (pieza con nº de inventario CR/MD/0005, fig. 5).

Respecto al proceso de fabricación, las piezas fueron inicialmente torneadas para después imprimirse la decoración con el molde, tal y como señala también Retuerce (1998) para las piezas mesetefías. El único caso en el que se conserva el cuello son perfectamente visibles las líneas del torno, aunque es posible que este elemento fuera confeccionado de forma independiente y después pegado al cuerpo.

Debieron ser utilizados moldes bivalvos ya que la pronunciada curvatura de las piezas impediría retirar el molde sin romperlo. La presencia en la mayoría de las piezas de una banda lisa en el punto de mayor diámetro de la panza, que aparece siempre retocado con un burdo espátulado, nos incita a pensar que los moldes se aplicaban uno para la parte superior del cuerpo y el otro para la parte inferior de la pieza. En algunos casos, el molde inferior presentaría un pequeño orificio en la base a través del cual el alfarero presionaría sobre la pieza para demoldarla. Esto justificaría el hecho de que los fondos de las piezas nos presenten una depresión irregular producida, seguramente, por la presión del dedo (ver pieza CR/MD/0003, fig. 3).

Otro indicio que apunta en este sentido de la utilización de un molde superior y otro inferior es un defecto constatado en una de las piezas (nº de inventario CR/MD/0004) que parece haber sido estirada al ser retirada del molde quebrando, en consecuencia, el motivo decorativo (fig. 6).

La aplicación del molde se realizaba, general-



Figura 1



Figura 2

mente, con poco cuidado dejando los motivos desdibujados. Este defecto podría ser originado bien por una falta de limpieza de las matrices o bien por una falla en la tarea de presionar el barro sobre la pared del molde. El interior de las piezas presenta huellas de los dedos del alfarero al presionar la pasta sobre las paredes del molde. El interior de las piezas presenta huellas de los dedos del alfarero al efectuar esa misma tarea de presionar la pasta sobre el molde. Éstas son bastante leves ya que, normalmente, esta superficie interior era alisada para eliminar las marcas dejadas en este proceso.

Las paredes de estas jarritas son extremadamente finas, con espesuras que rara vez sobrepasan los tres milímetros y que, normalmente, corresponden a 2 milímetros. En consecuencia las piezas son extremadamente frágiles y se conservan muy fragmentadas como ya referimos.



Figura 3



Figura 4

En relación a los acabados, constatamos que la mayoría presentan una cubierta de engobe rojo, marrón o anaranjado mate, generalmente bastante deteriorado, salvo en un caso (pieza nº de inventario CR/MD/0004) en que no se constata la engalba. Precisamente es en esa pieza donde encontramos un trazo horizontal de pintura blanca sobre una estrecha moldura (fig. 4).

Por lo que a las formas se refiere, se trata siempre de pequeñas jarritas de



Figura 5

cuerpo globular. En los tres ejemplos en que se conserva el fondo, éste es levemente cóncavo con un minúsculo anillo solero que, normalmente, actúa más como una moldura que como elemento de sustentación. Sólo en una de las piezas, CR/MD/0001, conservamos el arranque del cuello que parece ser cilíndrico o con tendencia a troncocónico invertido.

No se han identificado asas completas de estas piezas aunque dos casos conservan el arranque de las mismas adherido aún a la panza. Este elemento se añade con posterioridad a la aplicación del molde y no está previsto en la composición ornamental original ya que interrumpe de forma abrupta la secuencia decorativa (ejemplo en la pieza nº de inventario CR/MD/0004 – fig. 4).

La funcionalidad de las piezas es dudosa ya que su utilización está fuertemente condicionada por su fragilidad. En cualquier caso, se trataría de contenedores de líquidos para servicio de mesa.

En relación a la decoración, ésta se efectúa en bajo relieve, de forma bastante abigarrada y minuciosa, aunque no siempre ejecutada con perfección. Las bandas de perlas, como elemento decorativo secundario, están presentes en todas las piezas y enmarcan otros motivos decorativos.

La primera pieza (nº de inventario CR/MD/0001, fig. 1), publicada hace ya algún tiempo (Torres, 1991: 535), contiene tres registros decorativos horizontales paralelos enmarcados

por cenefas de perlas. El primero presenta un friso de estrellas de ocho puntas entrelazadas, el segundo un cordón de la eternidad de dos cabos y el tercero una banda de motivos acorazonados que podrían corresponder a una esquematización de un motivo fitomórfico formado por dos palmetas contrapuestas.

La segunda pieza (nº de inventario CR/MD/0002, fig. 2 – Torres, 1991: 534) contiene también un cordón de la eternidad de dos cabos y motivos pseudoepigráficos. Ambos registros están enmarcados por bandas de perlas.

Otra pieza (nº de inventario CR/MD/0005, fig. 5) corresponde a un único fragmento en que apenas se reconocen motivos vegetales formando roleos y una pequeña moldura que sirve de separación entre dos bandas de decoración.

Una de las piezas más interesantes (nº de inventario CR/MD/0004, fig. 4 y 6) conserva 4 registros sucesivos. El superior consiste en una banda que repite una escena en que un cuadrúpedo (posiblemente una gacela) se dirige hacia un árbol de la vida. A continuación y ocupando el área de mayor diámetro de la panza, encontramos dos frisos de pequeños motivos circulares separados por una pequeña moldura cubierta con un trazo de pintura blanca. Por debajo de esta moldura encontramos una banda de estrellas de seis puntas. Estas estrellas están enmarcadas lateralmente por una cenefa de trazos oblicuos que podría corresponder a una esquematización del cordón de la eternidad. En la parte inferior la pieza remata con un friso de pequeñas perlas.

Toda esta iconografía, de fuerte raíz semítica, se aleja de los motivos habituales de la cerámica a molde de herencia romana. La estrella de seis puntas, formada por el cruce de dos triángulos equiláteros invertidos, es para judíos, cristianos y musulmanes el Sello de Salomón o Escudo de David (Chevalier, 1999:

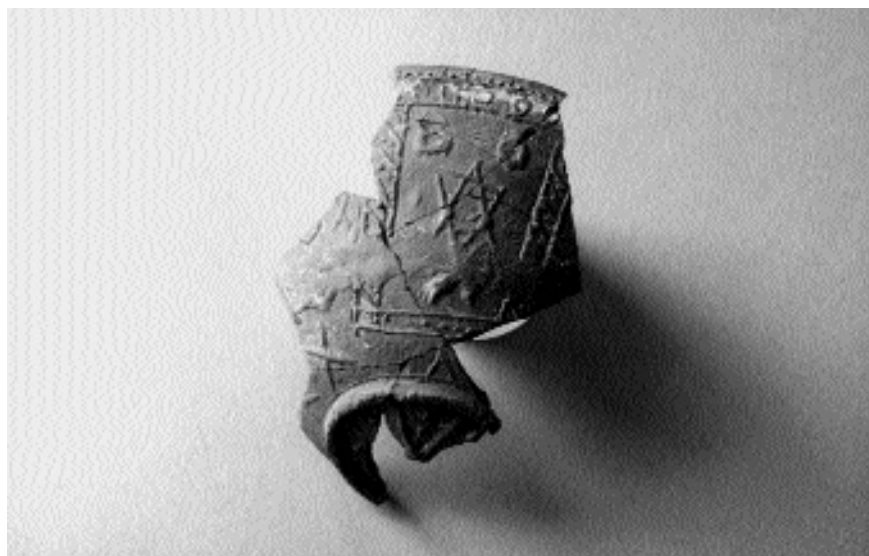


Figura 6



Figura 7

bajo *Seis*, ver también *Estrella*, *Hexagrama* y *Sello*). Expresa siempre la conjunción de dos opuestos y el abrazo entre el espíritu y la materia actuando siempre como elemento profiláctico. Si bien conocemos algunos ejemplos de este motivo en la cerámica califal de verde y manganeso (CANO, 1996: 105, fig. 45 y lám. XXXVIII), su presencia se vuelve bastante más frecuente a partir del siglo XII.

Pero, el fragmento más esclarecedor en lo que respecta a la cronología de estas piezas corresponde a una jarrita (nº de inventario CR/MD/0003, fig. 3 y 7) decorada en la parte inferior del cuerpo con una banda de perlas que enmarca motivos verticales de difícil interpretación, mientras que en la parte superior encontramos ele-

mentos fitomórficos (palmetas esquemáticas) y epigrafía cursiva, en la que se puede leer «*al-yumm*» (fig. 7), lectura que muy amablemente nos facilitó Guillermo Rosselló-Bordoy.

El lema *al-Yumn*, la felicidad, sólo se documenta antes del período almohade en casos excepcionales (Rosselló-Bordoy, 2000: 50-51). En época almohade se utiliza con mucha frecuencia en las tinajas estampilladas (ver por ejemplo Khawli, 1992) o en la decoración de esgrafiado sobre manganeso (por ejemplo en Navarro, 1986 o Flores, 1999).

En cuanto al contexto arqueológico en que aparecen estas piezas, tres de ellas (piezas con nº de inventario CR/MD/0001, CR/MD/0002 e CR/MD/0003) fueron encontradas entre los niveles superiores de relleno del Criptopórtico. Estos se caracterizaban por presentarse muy revueltos y por contener, mezclados, materiales de diversos períodos cronológicos entre los cuales están incluidos un gran número de piezas de la segunda mitad del siglo XII. Los otros dos ejemplares aparecieron en contextos relacionados con el barrio almohade de la *Alcáçova do Castelo*, uno de ellos en un nivel de construcción de una calle de la última fase del barrio almohade (pieza nº de inventario CR/MD/0004).

La decoración a molde sin cubierta vítrea de época islámica tiene una de sus más llamativas expresiones en una conocida pieza (nº de Inventario 10415) del Museo Nacional de Damasco (París, 2000; Madinat al-Zahra, 2001: 30), que desafortunadamente no surgió en contexto arqueológico y que suele considerarse como de los siglos IX-X. Se conocen cerámicas decoradas con esta técnica minuciosa y «barroca» y algunos moldes usados en su fabricación provenientes de las excavaciones de Susa con cronologías Omeyas del s. VIII (Soustiel, 1985: 32, fig. 10 y 34). Se trata de la lógica continuidad de las tradiciones alfareras de la *sigillata* romana y de las cerámicas Sasánidas.

También se documenta la técnica del molde, normalmente bajo cubierta vítrea, en el ámbito abbasí desde el siglo IX (Soustiel, 1985: 44-45). En Samarra fueron encontrados moldes que se datan en el siglo XI y en los que se representan, junto a líneas y círculos, diversos motivos vegetales (Samarra, 1940). La técnica del moldeado se mantendrá con algún vigor en el Próximo Oriente durante todo el resto del período medieval aunque con motivos y estilos algo diferentes (Soustiel, 1985: 84, 132). De todo ello se desprende una continuidad técnica en las producciones a molde orientales que no parece seguir el Occidente mediterráneo.

Por lo que respecta a la Península Ibérica, otras piezas a molde recubiertas de engalba de época islámica se han encontrado en la Meseta y en Aragón. Concretamente, conocemos una pieza proveniente de la Aljafería de Zaragoza con este tipo de decoración y engalba rosácea sobre pasta pajiza (Escó, 1988: 85) que fue considerada una importación de origen incierto de los siglos IX-X. En la Meseta Sur se han encontrado piezas del grupo de las «escarlatas» en Calatrava la Vieja y en la región de Madrid en Calatalifa (Villaviciosa de Odón), en El Salitral (Chinchón), en Valderradillas, en Ribas de Jarama y en la Cuesta de la Vega de Madrid capital, que son igualmente consideradas como pre o proto-omeyas (Retuerce, 1998: 67-68 y 404-405).

En ámbito cristiano, concretamente en Valladolid, fueron hallados moldes destinados a la fabricación de vasos cerámicos en contextos de alfar (Villanueva, 1998: 279-285). La cronología de estos moldes se sitúa en torno a la primera mitad del siglo XIII. Aunque posiblemente se tratase de producciones mudéjares, la temática decorativa abordada en una pieza con motivo zoomorfo se aleja bastante de la iconografía islámica. Otros moldes fueron encontrados en la plaza de Santa Marta de Zaragoza con fechas en torno a los siglos XII-XIII. Los motivos de roleos que aparecen en uno de estos moldes tienen un mayor parecido con algunos de los motivos vegetales de las cerámicas de Mértola (Álvarez, 1986).

A pesar de la coincidencia técnica, creemos que las producciones meseteñas y aragonesas recogidas por varios autores y que Retuerce denomina de «escarlatas» podrían no ser paralelos exactos para nuestro conjunto. La variedad temática de las piezas de Mértola es significativamente mayor y diferente en bastantes aspectos. Los motivos zoomorfos y estrellados, de fuerte significado simbólico en la cultura islámica, no se encuentran en los otros ejemplos peninsulares. Notemos también que bastantes de estos ejemplares de las Marcas Media y Superior presentan pastas pajizas y no rojizas como en los casos de Mértola.

Creemos que los ejemplares de Mértola podrían corresponder a producciones algo más recientes, originarias de centros alfareros diferentes de los meseteños o aragoneses. No sería de descartar completamente que el origen de algunas de las piezas de esta serie se encontrase en el occidente peninsular. En este sentido, la presencia de un trazo de pintura blanca, tan característica de las producciones del Garb al-Andalus, es un indicio a tener en cuenta.

En cuanto a la cronología, dos razones nos llevan a datar el conjunto de cerámicas fabrica-

das a molde con engalba de Mértola como de época almohade. La primera es de índole estratigráfica ya que las piezas encontradas en contextos fiables proceden del barrio de época almohade de la Alcáçova do Castelo de Mértola. La segunda es la temática decorativa de algunas de las piezas que se relaciona claramente con elementos reconocibles como de la segunda mitad del siglo XII y primeras décadas del siglo XIII como son los motivos estrellados y, sobre todo, la escritura *nesgí*.

Como explica María Antonia Martínez, la presencia de escritura cursiva en la Península Ibérica se atestigua por primera vez en el siglo XII en la zona levantina, sobre todo en la región de Murcia, bajo dominio mardanisí. No obstante, este tipo de grafía sólo se impuso en el conjunto de al-Andalus a partir de la reunificación almohade, constituyendo uno de los elementos de influencia oriental que los almohades, a través de Ifriqiya, introdujeron en el occidente del mundo islámico de la época (Martínez, 1997: 140-142).

CANDILES DE DISCO IMPRESO

También debemos asociar la aparición de un determinado conjunto de candiles de piquera al renacimiento de la cerámica a molde en la Península Ibérica. El estudio más detallado de este tipo de objetos de iluminación caracterizados por poseer depósito de combustible con disco impreso plano sin embudo, fue realizado por Juan Zozaya (1990 y 1999).

Los candiles de disco impreso corresponden a una serie de piezas moldeadas con forma muy semejante, pero con varias posibilidades de acabado (simple alisado o vidriado monocromo) y una gran diversidad de motivos decorativos, tantos que no se conocen dos piezas ejecutadas con el mismo molde.

Sólo se conocían tres ejemplos en el Grab



Figura 8

al-Andalus. El primero, recogido inicialmente por Leite Vasconcelos y publicado recientemente por Eva Maria Von Kemnitz en el catálogo de la exposición Portugal Islámico (Kemnitz, 1998: 168), se conserva en el Museu Nacional de Arqueologia de Lisboa procedente del Algarve, tal vez de Alvor en Portimão. Se trata de un ejemplar de piquera muy estrecha y pequeño orificio de alimentación. No conserva el asa. Presenta pasta clara y cubierta vítrea verde. El motivo decorativo central es un ave cuya especie es difícil de precisar. Junto a ella encontramos dos rosetas.

La segunda pieza procede del Castillo de Silves aunque con algunas dudas (Gomes, 2001: 70). Se trata de una pieza casi completa a la que falta sólo un fragmento de la piquera y parte del asa. Conserva una cubierta vítrea verde bastante deteriorada. La decoración consiste en un motivo estrellado impreso con molde que ocupa todo el disco superior del depósito de combustible. Conocemos candiles de disco impreso con motivos estrellados parecidos a éste, aunque no idénticos, procedentes de Córdoba (Zozaya, 1999: 262, 263 y 267).

El tercer ejemplo, procedente de Alcácer do Sal, fue dado a conocer recientemente (Paixão, 2001a: 209, fig. 9.36, foto 4). Se encuentra incompleto, faltándole parte de la piquera. Su cuerpo es troncocónico, con un orificio en la parte superior para alimentación del combustible. Presenta un motivo fitomórfico de roseta tanto en el disco superior como en la base y se recubre de un espeso vidriado marrón.

Un cuarto ejemplo de este tipo de cantiles se ha encontrado en un nivel muy superficial de la *Encosta do Castelo* de Mértola. Se trata de un pequeño fragmento (CR/CF/0050, fig. 8) en el que podemos identificar parte de la piquera y parte del depósito que debía ser cilíndrico con un diámetro aproximado de 70 mm. La pieza

fue fabricada con barro anaranjado con intrusiones de esquistos, caliza, mica, cuarzo y chamota de tamaño y densidad medios y cocida en ambiente oxidante.

La pieza está compuesta, en lo que el fragmento nos da a conocer, por tres elementos diferentes: el cuerpo del depósito, el disco que lo cubría y la piqueta. El reducido tamaño del fragmento nos impide observar qué técnica de modelado concreta que se aplicó a cada caso, pero creemos que no fue la misma en todos ellos. El cuerpo pudo ser efectuado con torno y posteriormente cerrado con un disco de barro realizado a mano sobre el que se aplicaría el molde con la decoración. La piqueta sería fabricada también a mano.

Por lo que a los motivos decorativos se refiere, en la parte del disco conservada podemos reconocer, a duras penas, parte de la cabeza y el pico de un ave. Este motivo decorativo central se rodea de una orla de pequeños círculos a modo de ovas o perlas que Zozaya (1990: 356-357) relaciona «con el neo-romanismo que se produce a partir de los almorávides. La piqueta se decora en su parte exterior con trazos incisos verticales y diagonales. Toda la pieza fue revestida en su exterior con vidriado de color verde.

El ave del candil de Mértola es semejante al del candil del Museo Nacional de Arqueología de Lisboa (Kemnitz, 1998), aunque posee un pico bastante más reducido y la orla de ovas o perlas está ausente en el ejemplar algarvío.

En general, este tipo de candiles aparecen en Sevilla, Mérida, Ceuta y en gran número en Córdoba donde suelen aparecer en contexto almohade (Zozaya, 1999). No nos sorprende el hecho de no haber un paralelo exacto para los motivos decorativos de las piezas del Garb al-Andalus ya que, como también ha señalado Zozaya, se trata siempre de piezas únicas. Este mismo autor precisa la cronología de estos candiles entre 1170 y 1220 utilizando argumentos de diversa índole con especial atención a los iconográficos.

De hecho todas estas piezas están inmersas en un fuerte simbolismo muy acorde con la voluntad propagandística almohade como han destacado varios estudios, sobre todo para lo que respecta a la cerámica (Acién, 1996). Zozaya ha especulado, incluso, con la posibilidad de que estas piezas fuesen ejemplares exclusivos ofrecidos ceremonialmente a los seguidores de los califas almohades que sería los responsables de su difusión.

CERÁMICA A MOLDE RECUBIERTA DE VEDRÍO

Un último grupo de cerámicas fabricadas a molde lo constituyen las piezas recubiertas con vedrío entre las que juegan un papel destacado las jarras de cuerpo moldeado decoradas con reflejo metálico.

Se conocen en al-Andalus algunos ejemplares «únicos» de piezas de cronología omeya decoradas con motivos moldeados con fuerte raigambre en la *terra sigillata hispanica tardia* y recubiertos con vidriado. En concreto debemos mencionar el fragmento de tapadera o de cuenco de Alcalá la Vieja (Zozaya, 1983 y Retuerce, 1998:

337), otro fragmento procedente de Calatalifa (Retuerce, 1984), un tercero proveniente del yacimiento de Pajaroncillo en Cuenca (Puch, 1986: 113) y otro encontrado en Valencia (todas en Retuerce, 1998: 411). Se trata, creemos, de casos excepcionales que tal vez procedan del oriente mediterráneo donde eran más frecuentes estas producciones (Soustiel, 1985).

Dentro de este grupo, pero con un estilo completamente diferente, encontramos una redoma o botella en forma de piña con decoración moldeada de «escamas» recubierta de un vidriado negruzco que, en origen, debió ser verde. Fue encontrada en el interior del pozo de una casa del siglo XII de Denia y se considera inspirada en prototipos orientales metálicos o vítreos (Granada, 1992: 347).

También tiene diferente origen y cronología una serie de piezas compuesta por jarras de cuerpo moldeado decoradas con reflejo metálico. Esta serie, con una distribución bastante amplia por todo al-Andalus, es sobre la que extenderemos nuestro análisis tomando como punto de partida varios fragmentos encontrados en Mértola pertenecientes a al menos 6 piezas.

En el conjunto de Mértola podemos recomponer la forma completa de, al menos, tres piezas que fueron fabricadas con el mismo molde (piezas con nº de inventario CR/DR/0001 – fig. 9; CR/DR/0002 – fig. 10 y CR/DR/0023 – fig. 10). Se trata de jarras de borde moldurado, cuello troncocónico invertido, cuerpo globular, anillo solero de eje diagonal y asas verticales de sección aproximadamente ovalada (Torres, 1987: 75-76; Gómez, 1997: 148 y 155).

Las otras piezas decoradas a molde y recubiertas de reflejo metálico encontradas en Mértola están mucho más fragmentadas y también corresponden a jarras de cuerpo globular sin que podamos precisar mejor la forma (Gómez, 1997: 149).

Las pastas de estas piezas son diversificadas aunque tienen como rasgo común el ser

bastante depuradas. Suelen, no obstante, presentar algunas intrusionas de mica, esquisto, caliza y chamota de tamaño medio. Por lo que se refiere a su color y textura, encontramos una gama amplia de posibilidades: desde pas-

tas blancas y muy compactas (pieza nº de inventario CR/DR/0003), a pastas rojizas (piezas nº de inventario CR/DR/0001, CR/DR/0002, CD/DR/0023) y a ocreas (pieza nº de inventario CR/DR/0004) de texturas porosas y algo menos compactas.

Se trata de piezas fabricadas con una técnica mixta en la que únicamente el cuerpo se moldea y los otros elementos de la pieza se realizan a torno rápido. Al igual que en las cerámicas «escarlata», es muy probable que el cuerpo de las jaras fuera inicialmente torneado para, después, imprimirse la decoración mediante el molde. El barro sería presionado contra el molde con algún instrumento romo del que restan algunas marcas en el interior de las piezas.

Dada la pronunciada curvatura de la panza, el molde utilizado tuvo que ser necesariamente bivalvo. Sin embargo, la aplicación del molde se realiza con sumo cuidado disimulando completamente la línea de unión de las dos valvas que no conseguimos detectar en las piezas. Tanto es así que, a partir del resultado final, no podemos determinar si fueron aplicados un molde para la parte superior de la panza y otro para la parte inferior o se trataba de dos moldes iguales que encajarían verticalmente uno en el otro.

La respuesta podría encontrarse en una pieza encontrada en Almería. En los contextos de alfar de esta ciudad se ha encontrado únicamente loza dorada sobre superficies lisas, sin relieve moldeado. No obstante, fue publicado un fragmento con decoración a molde (Flores, 1999: fig. 14.55) que podría ser la valva superior de una matriz para el cuerpo de una jara del tipo de las encontradas en Mértola. Esta pieza

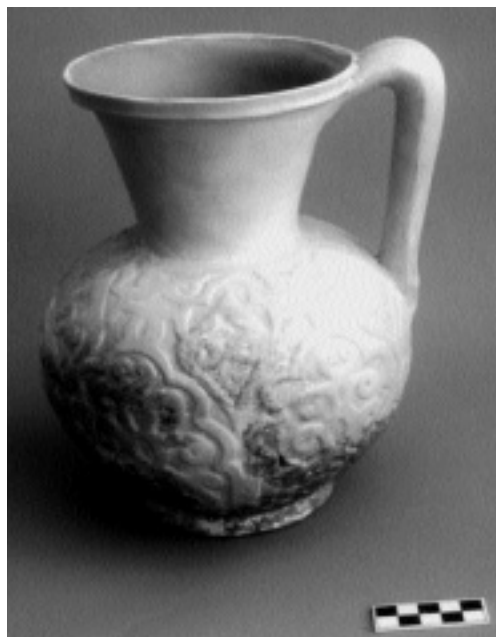


Figura 9



Figura 11



Figura 10



Figura 12

nos permite suponer que las piezas se ejecutaban utilizando moldes bivalvos, uno para la parte superior de la panza y otro para la parte inferior, siguiendo la misma técnica también utilizada en las piezas moldeadas con engalba roja.

Al cuerpo decorado en relieve se añadía, después, el cuello, el pie y las asas. La forma de los bordes conservados es bastante elaborada y su torneado exige una gran pericia en el uso del torno. Una vez finalizadas estas tareas, se vidriaba la pieza. Al interior, las piezas se cubrían bien con una cubierta estannífera que reviste también el exterior, o bien con un vedrío melado verdoso bastante tosco.

Sobre la gruesa capa de vidriado blanco de estaño se aplicaba el dorado. No nos extenderemos aquí en detalles sobre el proceso de obtención del reflejo metálico que ya hemos tratado en trabajos anteriores (Gómez, 1997). Recordemos apenas que el dorado se obtenía aplicando, sobre la pieza ya esmaltada, un compuesto de plata, cobre, peróxido de hierro, cinabrio y azufre disueltos en vinagre. La pieza debía ser cocida, una vez más, en atmósfera reductora con temperatura inferior a 650°. Esta cocción dejaba a la pieza cubierta de una costra oscura que era necesario retirar frotando hasta que apareciese el reflejo metálico. Si la solución aplicada tenía una mayor cantidad de plata el reflejo metálico adquiría un tono grisáceo, mientras que con un mayor porcentaje de cobre el dorado se tornaba rojizo (Gómez, 1924: 28-29).

A este segundo caso parecen corresponder las piezas decoradas con reflejo metálico sobre molde encontradas en Mértola, como se puede apreciar en la jarra con nº de inventario CR/DR/0002. No obstante, el dorado se ha perdido en la mayor parte de las piezas. Los análisis de laboratorio realizados por Claire Delery en el Centre de Recherche en Physique Appliquée à l'Archéologie de la Universidad de Burdeos han dado como resultado la presencia de anormales porcentajes de fósforo en las piezas

de loza dorada de Mértola que pudieron tener su origen en los enterramientos bajomedievales que se practicaron en todo el espacio de la Alcáçova do Castelo. Este fósforo presente en el medio en el que se conservaron las piezas pudo ser el causante del deterioro del reflejo metálico.

En el cuello de la pieza, en el que la decoración no tiene relieve, las partes doradas se adornan con roleos esgrafiados. Esta técnica decorativa del esgrafiado aparece ya en la loza dorada fatimí del siglo XII (Martínez, 1975: 74). En época almohade la vemos aplicada a diferentes superficies de color aunque las más frecuentes son el reflejo metálico y la pintura negra de manganeso, muy difundida en el levante peninsular (sobre esta última ver, a título de ejemplo, Navarro, 1986).

Por lo que a los motivos decorativos se refiere, las piezas gemelas de Mértola presentan en el cuello un friso de motivos vegetales consistentes en flores de loto formadas por la contraposición de palmetas. En el cuerpo encontramos una composición de *sebqa* en la que columnas torsas, a modo de cordones de la eternidad, sirven de soporte para arcos lobulados que enmarcan complejos motivos fitomórficos. La decoración se completa con líneas rectas y roleos esgrafiados sobre las manchas de color más amplias.

Los motivos fitomórficos también están presentes en las otras piezas encontradas (nº de inventario CR/DR/0003 y CR/DR/0004; Gómez, 1997: 149) En un caso (nº de inventario CR/DR/0003 – fig. 12) éstos se combinan con un motivo epigráfico sin lectura segura.

Un caso excepcional merece algún detenimiento. Se trata de una de las tres piezas fabricadas con el mismo molde que hemos descrito anteriormente. La pieza (nº de inventario CR/DR/0023, fig. 11 – Gómez, 1997: 155) conserva el cuello, buena parte del cuerpo y el fondo. Su pasta es rojiza con intrusiones de chamota, caliza y esquisto. Al interior presenta

el mismo tipo de vidriado melado irregular que sus gemelas. Sin embargo, el exterior está cubierto por una gruesa capa de vidriado negruzco con burbujas de pequeño tamaño. Los análisis realizados por Claire Delery a un fragmento de esta pieza le permiten concluir que no se trata propiamente de loza dorada ya que no se encuentran en ella algunos de los elementos químicos necesarios para la obtención del reflejo metálico. Se trataría, por el contrario, de un simple vidriado verde fabricado con óxido de cobre.

Creemos que una pieza con este tipo de acabado debió ser fruto o de un experimento de alfarero o, lo que nos parece más probable, de un defecto de fabricación como podemos deducir de la presencia de las pequeñas burbujas en la superficie vítrea. La presencia de la pieza en Mértola es un dato interesante que nos podría estar indicando la existencia de una producción de este tipo de cerámica en un lugar próximo. Aún admitiendo que una pieza con estas características fuese comercializada como objeto de inferior calidad, no es nada probable que fuese escogida como mercancía de importación. De este modo, el alfar de origen de la pieza no debería estar muy lejos del lugar de hallazgo.

En esta misma dirección apuntan los resultados de los análisis petrográficos de las pastas de algunos fragmentos de loza dorada con relieve de Mértola realizados por el Dr. Alfredo Aparicio del Museo de Ciencias Naturales de Madrid (Zozaya y Aparicio, 2003).

Por otro lado, el simple hecho de encontrarse en Mértola tres piezas realizadas con el mismo molde es bastante anómalo, pudiendo ser considerado un argumento a favor de una producción local o regional.

Estratigráficamente estas piezas proceden, como en el caso de las «escarlatas», tanto de los niveles de abandono del criptopórtico, como de niveles de ocupación del barrio almo-

hade de la *Alcáçova do Castelo*, lo que nos aporta un indicador aproximado de su cronología que se situaría en torno a la segunda mitad del siglo XII o primeras décadas del XIII.

Los paralelos confirman esta aproximación cronológica. Este tipo de cerámica con decoración a molde y reflejo metálico se encuentra en varios puntos del sur peninsular. En concreto se han constatado piezas de este tipo en contextos de época almohade de Jerez de la Frontera (Fernández, 1987), Almería (Duda, 1970) y Silves (Gomes, 1991). Dos paralelos, uno del Instituto Valencia de Don Juan proveniente de Córdoba (Gómez, 1940: 397) y otro de Alcácer do Sal (Paixão, 2001b) merecen una mención destacada ya que el parecido con las tres piezas gemelas de Mértola es tan grande que podemos considerar que fueron fabricadas con el mismo molde.

Las semejanzas entre piezas de Mértola y piezas de los alfares almerienses nos han llevado a considerar el origen en Almería de buena parte de los ejemplares de cuerda seca mertolenses (Gómez, 2003). Sin embargo, en relación a las jarras decoradas con reflejo metálico sobre relieve, a pesar de las evidencias de la fabricación de este tipo de cerámica en los alfares almerienses, los datos no son concluyentes.

De lo que no hay duda es de que este tipo de piezas eran objeto de un intenso comercio a larga distancia. Este tráfico mercantil sobrepasaba ampliamente el ámbito andalusí como atestigua la aparición en Alejandría de un fragmento de este tipo de loza dorada sobre relieve de origen peninsular (Mehrez, 1959).

CONCLUSIÓN

A modo de conclusión cabe observar que la reintroducción de la técnica del moldeado en época almohade no tuvo el alcance y extensión que conoció en época romana. Se encuadra en lógicas económicas muy diferentes de aquellas que impulsaron las producciones de *terra sigillata*. No respondía a la necesidad de una producción a gran escala, sino que se relaciona estrechamente con la intención de producir decoraciones en relieve, muy al gusto almohade en el que la policromía pierde peso como forma de expresión decorativa. La simbiosis de la técnica del molde con la ejecución de partes de la pieza a torno rápido obligaba, necesariamente, al empleo de mano de obra altamente cualificada.

Otro dato que apunta en este sentido proviene de los candiles de disco impreso, cuyos moldes parecen corresponder a piezas únicas. Si hubiese existido la intención de introducir mecanismos más baratos de fabricación en serie recurriendo a la utilización de moldes encontraríamos muchas piezas repetidas con los mismos motivos decorativos, en lugar de piezas «únicas».

No es así el caso de las jarras de loza dorada en que, sólo en Mértola, contamos con un mínimo de 3 ejemplares fabricados a partir del mismo molde. Pero en este caso se trata, también, de piezas de lujo, excepcionales por su calidad decorativa, que se destinaban a un comercio de largo alcance. El uso del molde se relacionaría

más con el perfeccionamiento de las piezas y no tanto con la reducción de costes de fabricación.

Para las producciones a mayor escala se preferirían otras técnicas decorativas más sencillas como la incisión o el estampillado que requieren un menor esfuerzo. De hecho es con estas técnicas con las que se decora la mayor parte de la loza de época almohade.

Más complejo resulta identificar intenciones propagandísticas o ideológicas en este «gusto» renovado por la decoración en relieve. No obstante, Acíén ha identificado claramente algunos reflejos en la cerámica de lo que se dio en llamar la «guerra ideológica» almohade (Acíén, 1996). Podríamos especular con la hipótesis de que el gusto por el relieve fuese apenas la consecuencia del abandono de la policromía identificada con la tradición alfarera omeya.

Por otro lado, algunos autores señalan fenómenos de imitación en relación a las *sigillatas* romanas. Este fenómeno se encuadraría en el neo-romanismo que se produce a partir de los almorávides (Zozaya 1990: 356-357) y que no sería exclusivo de la cerámica contando con ejemplos también en arquitectura. No creemos improbable que en época almohade se conociesen piezas del periodo romano tal vez encontradas en los numerosos desescombros realizados con motivo de las numerosas obras públicas de la época. Lo que es más difícil de demostrar es una intencionalidad ideológica de ese fenómeno de imitación en cerámica.

Este trabajo está lejos de ser conclusivo en lo que se refiere al problema del origen de estas producciones. Para el caso de la loza dorada los datos disponibles son en parte contradictorios. La cantidad de cerámica de este tipo recogida en Mértola no es demasiado abundante, por lo que este indicador es claramente negativo. Los elementos que apuntan a una producción local o regional son, por un lado, la presencia de una pieza claramente defectuosa y, por otro, los análisis de pastas realizados por Alfredo Aparicio, contrastados con análisis de barros locales. No obstante, el número de piezas analizadas es muy escaso lo cual reduce el margen de seguridad de los resultados.

La presencia de un mínimo de tres piezas producidas con el mismo molde también es una coincidencia significativamente anómala que, no obstante, podría explicarse tanto como una producción local como por el papel comercial de Mértola que sería un punto de descarga y redistribución del comercio marítimo de este tipo de mercancías. De hecho, la mayor parte de los yacimientos en los que se han localizado paralelos corresponden a puertos de alguna importancia.

Para el caso de las «escarlatas», no hay ningún dato que nos oriente en este aspecto del origen de la producción. Únicamente podemos especular con el elemento decorativo de la pintura blanca que tiene su área de mayor presencia en el occidente de la Península Ibérica por lo que podríamos pensar en una producción en el Garb al-Andalus.

En cuanto a su relación con las piezas encontradas en territorios cristianos, ésta no parece existir. Los casos contemporáneos de cerámicas fabricados con esta técnica encontrados en la Meseta Norte y en Aragón proceden de yacimientos

con fuerte presencia alfarera, incluso de origen mudéjar, pero no presentan motivos decorativos semejantes a los nuestros que autoricen a considerar una importación de productos norteaños. Los motivos son diferentes, sobre todo en los temas principales de clara matriz almohade y no tanto en los motivos secundarios que se remontan a las tradiciones romanas. Se trataría, por tanto, más de una corriente técnica que se extiende entre los medios alfareros más allá de los límites territoriales de dominio islámico de este período.

BIBLIOGRAFÍA

- ACIÉN ALMANSA, M. (1996), Cerámica y propaganda en época almohade, *Arqueologia Medieval*, nº 4, 1996, p. 183-193, Porto, Edições Afrontamento.
- ÁLVAREZ GARCÍA, A., MOSTALAC CARRILLO, A., AGUAROD OTAL, A. C., GALVE IZQUIERDO, P., ESCUDERO, F. (1986), *Arqueología Urbana en Zaragoza (1984-1986)*. Zaragoza.
- CANO, PIEDRA C. (1996), La cerámica verde-manganeso de Madinat al-Zahra. Granada, El legado andalusí, 149 p.
- CHEVALIER, J. (1999), *Diccionario de Símbolos*. Barcelona, Herder, 1999.
- ESCÓ, C., GIRALT, J. y SENAC, F. (1988), *Arqueología Islámica en la Marca Superior de al-Andalus*. Huesca.
- DUDA, D. (1970), *Spanisch-islamische keramik aus Almería. Von 12 bis 15 Jahrhundert*, Heidelberg.
- FERNÁNDEZ GABALDÓN, S. (1987), El yacimiento de la Encarnación (Jerez de la Frontera): bases para la sistematización tipológica de la cerámica almohade en el S. O. Peninsular, *Al-Qantara*, vol. VIII, p. 448-474, Madrid.
- FLORES, I., MUÑOZ, M. M., LIROLA, J. (1999), Las producciones de un alfar islámico en Almería, *In: Actas del Coloquio «La cerámica andalusí. 20 años de investigación»*, Jaén, 15 al 17 de Octubre 1997, *Arqueología y territorio medieval*, n.º 6, 1999, pp. 207-240, Jaén, Universidad de Jaén.
- GOMES, R. (1991), Cerâmicas muçulmanas, orientais e orientalizantes, do Castelo de Silves (peças esmaltadas, policromas e de reflexo metálico), *Estudos Orientais*, vol. II, p. 13-39, Lisboa.
- GOMES, R., GOMES, M. (2001), *Palácio Almoada da*

- Alcáçova de Silves. Lisboa, Instituto Português de Museus.
- GÓMEZ MARTÍNEZ, S. (1997), A loiça dourada de Mértola, *Arqueologia Medieval*, nº 5, 1997, p. 137-162. Porto, Edições Afrontamento.
- (2003), Producciones cerámicas en la Mértola Islámica, in *Actes du VII^{ème} Congrès International sur la Céramique Médiévale en Méditerranée. Thessaloniki 11-16 Octobre 1999*, pp. 653-658. Athènes, Ministère de la Culture.
- GÓMEZ MORENO, M. (1924), Cerámica medieval española, Barcelona.
- (1940), La loza primitiva de Málaga, *Al-Andalus*, vol. V, 1940, p. 383-398, Madrid-Granada.
- Granada (1992), *Al-Andalus. Las Artes Islámicas en España. Catálogo de la Exposición*, pp. 133-152, Madrid, Ed. El Viso.
- KEMNITZ, E. M. (1998), Candil. In: Portugal Islámico. Os últimos sinais do Mediterrâneo, p. 195. Lisboa, Ed. Instituto Português de Museus.
- KHAWLI, A. (1992), Lote de cerâmica epigrafada em estampilhagem de Mértola, *Arqueologia Medieval*, 1, p. 7-26. Porto, Edições Afrontamento.
- Madinat al-Zahra, (2001), *El esplendor de los omeyas cordobeses. Catálogo de piezas de la exposición*. Granada, El Legado Andalusi.
- MARTÍNEZ CABIRÓ, B. (1975), Sobre la loza primitiva de reflejo metálico, *Archivo Español de Arte*, XLVIII, p. 57-82. Madrid.
- MARTÍNEZ NÚÑEZ, M. A. (1997), Escritura árabe ornamental y epigrafía andalusí, *Arqueología y Territorio Medieval*, nº 4, p. 127-162. Jaén, Universidad de Jaén.
- MEHREZ, G. (1959), Recientes hallazgos de cerámica andaluza en Alejandría, *Al-Andalus*, vol. XXIV, p. 399-400. Madrid.
- NAVARRO PALAZÓN, J. (1986), La cerámica esgrafiada andalusí de Murcia, *Publications de la Casa de Velázquez*, Madrid.
- PAIXÃO, A., FARIA, J. C., CARVALHO, A. R. (2001a), Cerâmicas almoadas de al-Qasr al-Fath (Alcácer do Sal), *Garb. Sítios Islâmicos do Sul Peninsular*, 2001, p. 199-229, Lisboa, IPPAR/Junta de Extremadura, 2001.
- (2001b), Contributo para o estudo da ocupação muçulmana no castelo de Alcácer do Sal: o Convento de Aracoelli, *Arqueologia Medieval*, nº 7, 2001, p. 197-209, Porto, Edições Afrontamento.
- París (2000), *Les Andalousies de Damas à Cordoue*. París, Éditions Hazan; Institut du Monde Arabe.
- PUCH, E., MARTÍN, A. y NEGRETE, M. A. (1986), Hallazgos islámicos en Pajaroncillo (Cuenca), In: I Congreso de Arqueología Medieval Española, Huesca, 1995, Zaragoza, 1986. T. IV, p. 111-121.
- RETUERCE, M. (1984), La cerámica islámica de Calatalifa. Apuntes sobre los grupos cerámicos de la Marca Media, *Boletín del Museo Arqueológico Nacional*, II, p. 117-136.
- (1990), Cerámica islámica de la comunidad de Madrid. In: Madrid del siglo IX al XI. Madrid, p. 145-463.
- (1998), La cerámica andalusí de la Meseta. Madrid, Ed. CRAN. 2 Tomos.
- RETUERCE, M., ZOZAYA, J. (1986), Variantes geográficas de la cerámica omeya andalusí: los temas decorativos. In: La ceramica medievale nel Mediterraneo occidentale, Siena-Faenza, 1984. Firenze, 1986, p. 69-128.
- ROSSELLÓ-BORDOY, G. (2000), Escrito en el Barro. Notas sobre epigrafía en cerámicas de época islámica. Trabajos del Museo de Mallorca, 58, 67 pp. Palma de Mallorca, Museo de Mallorca.
- SAMARRA (1940), Excavations at Samarra, 1936-1939 (Part I Architecture and Mural Decoration. Part II Objects). Bagdad, Printed at the Gouvernement Press.
- SOUSTIEL, J. (1985), La céramique islamique. Fribourg, Office du Livre, 427pp.
- TORRES, C. (1987), Cerámica Islámica Portuguesa. Catálogo, Lisboa, Ed. Fundação Calouste Gulbenkian.
- TORRES, C., PALMA, M., REGO, M., MACIAS, S. (1991), Cerâmica islâmica de Mértola. Propostas de cronologia e funcionalidade. In: A Cerâmica Medieval no Mediterrâneo. Lisboa, 1987. Mértola, Campo Arqueológico de Mértola, 1991, p. 497-536.
- VILLANUEVA ZUBIZARRETA, O. (1998), Actividad alfarera en el Valladolid bajomedieval. Valladolid, Universidad de Valladolid.
- ZOZAYA, J. (1983), Excavaciones en la fortaleza de Qal'at 'Abd-al-Salam (Alcalá de Henares, Madrid), *Noticiario Arqueológico Hispánico*, 17, p. 411-529. Madrid.
- (1990), *Tipología de los candiles de piqueta en la cerámica de al-Andalus*, Tesis doctoral en historia medieval inédita, aprobada en 1990 en la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid.
- (1999), Una discusión recuperada: candiles musulmanes de disco impreso, *Arqueología y Territorio Medieval*, nº 6, 1999, pp. 261-278. Universidad de Jaén.
- ZOZAYA, J., APARICIO, A. (2003), Análisis de cerámicas andalusíes, *Actes du VII^e Congrès sur la Céramique Médiévale en Méditerranée. Thessaloniki, 11-16 Octobre 1999.*, pp. 341-350.

NOTAS

* Campo Arqueológico de Mértola.

1 Este artículo fue elaborado a partir de la comunicación presentada en las *IVas Jornadas de Cerâmica Medieval e Pós-Medieval* celebradas en Tondela en octubre de 2000.

ÉTUDE ARCHEO-ANTHROPOLOGIQUE DE LA NÉCROPOLE MUSULMANE DE *ROSSIO DO CARMO*, MÉRTOLA: BILAN DES FOUILLES ANCIENNES (1981-1990)

DOMINIQUE LE BARS¹

RÉSUMÉ

Depuis la fin des années 70, les recherches archéologiques effectuées à Mértola (Baixo Alentejo) par l'équipe du Campo Arqueológico de Mértola ont permis de dégager de nombreux vestiges dont le site funéraire de Rossio do Carmo. Celui-ci est constitué de deux nécropoles superposées, une première paléochrétienne, associée à une basilique, et une seconde, musulmane, qui demeure l'une des rares connues et fouillées au Portugal datant de cette période.

Cet article présente l'étude archéo-anthropologique de la nécropole musulmane à partir des données et du matériel ostéologique provenant des fouilles réalisées entre 1981 et 1990. L'analyse biologique a permis de définir et caractériser partiellement l'échantillon de population exhumé; ensuite, l'observation des squelettes dans leur contexte archéologique a abouti à une image assez précise des pratiques funéraires; et finalement, l'organisation sépulcrale a été abordée.

Ce premier bilan apporte un certain nombre de résultats et de nouvelles problématiques de recherche qui vont pouvoir mieux orienter les prochaines campagnes de fouilles programmées.

INTRODUCTION

L'étude de la nécropole islamique de *Rossio do Carmo* a été effectuée afin d'apporter des données inédites sur la population historique musulmane de Mértola.

La connaissance des pratiques funéraires et des populations, elles-mêmes, demeure très lacunaire pour le *Gharb al-Andalus*. Lorsque ce travail a été initié, en 1999, aucune publication concernant spécifiquement un ensemble sépulcral musulman situé au Portugal – aussi bien dans une approche historique, archéologique qu'anthropologique –, n'était disponible.

Cette recherche a été mise en place en collaboration avec Alicia Candón Morales², qui réalise actuellement une thèse de Doctorat sur le cimetière paléochrétien du même site, afin d'effectuer en parallèle l'étude des deux nécropoles et de réaliser ensuite une analyse comparative à partir de nos résultats. En effet, ce site permet l'observation exceptionnelle de l'évolution et de la variabilité des pratiques funéraires de la période paléochrétienne à la période islamique, au sein d'un même espace, et de l'apparition d'éventuelles phases de transition. Aucune donnée ne permet actuellement de déterminer si la population musulmane correspond aux descendants d'une population locale

paléochrétienne convertie ou à un groupe musulman venu s'installer à Mértola durant la période islamique, ces deux possibilités pouvant être mêlées avec des individus d'origine locale (*muwalladun*), extérieure (arabes ou berbères, principalement) et/ou métissée. La comparaison des nécropoles paléochrétienne et musulmane de *Rossio do Carmo* pourra donc permettre d'appréhender les processus d'islamisation de la population historique de Mértola.

Cet article présente l'étude de l'ensemble funéraire musulman (Le Bars, 2002) par une approche anthropologique – biologique et funéraire –, des sépultures découvertes entre 1981 et 1990 lors des fouilles du *Campo Arqueológico de Mértola* sur le site de *Rossio do Carmo*.

L'étude anthro-biologique des squelettes conservés consiste, tout d'abord, en l'estimation de l'âge au décès et la détermination du sexe des individus, puis, en l'étude du recrutement de la population archéologique et de ses caractéristiques ostéo-morphologiques afin de définir et de caractériser l'échantillon de population étudié. Nous abordons ensuite l'observation des pratiques funéraires rencontrées sur le site et leur variabilité, à partir de l'analyse des données disponibles recueillies lors des fouilles et des données biologiques des individus exhumés. Finalement, les résultats des études biologique et funéraire sont utilisés dans une première approche de l'organisation de l'espace funéraire islamique de Mértola. Tout au long de ce travail, nous discuterons des problèmes relatifs à la récupération du matériel ostéologique et des données issus des fouilles anciennes.

PRÉSENTATION DU SITE

La petite ville de Mértola présente une vaste chronologie avec de nombreux vestiges archéo-

logiques témoignant des différentes phases d'occupation du site, en particulier pour la période islamique. Trois sites funéraires ont fait l'objet de fouilles et correspondent aux quatre cimetières antiques et médiévaux principaux de la ville: la nécropole romaine à inhumation *Achada de São Sebastião*, les nécropoles paléochrétienne et islamique de *Rossio do Carmo*, et le cimetière chrétien du Bas Moyen Age de l'*Alcáçova*.

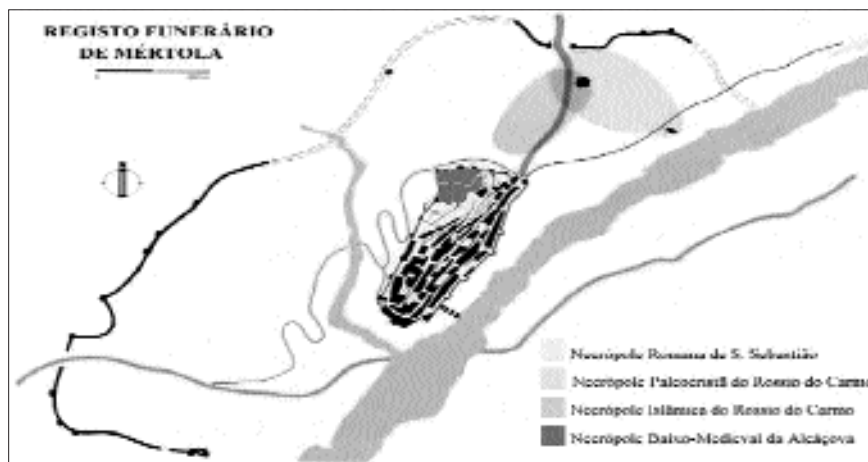


Figure 1 – Les nécropoles de Mértola (d'après Macias, 1993)

Le site de *Rossio do Carmo*³

Le site de *Rossio do Carmo* se trouve en dehors de l'enceinte de la vieille ville de Mértola, à flanc de colline (à environ 60 mètres au-dessus du niveau de la mer), en bordure de la voie d'accès principale reliant Mértola à Beja. Il a pour particularité sa continuité d'occupation en tant qu'espace funéraire qui semble avoir débuté à l'époque romaine et perduré jusque la fin de la période islamique. Deux nécropoles superposées ont été mises au jour: une première, paléochrétienne, associée à une basilique, et une seconde, musulmane.

Au siècle dernier, le site avait été repéré par l'archéologue S. Estacio da Veiga lors d'une évaluation des vestiges archéologiques découverts par la crue du Guadiana de 1876. Dès 1877, il effectue une rapide campagne de fouilles (sondages), complétée par des recherches ultérieures, et dresse un plan des vestiges mis au jour: une basilique paléochrétienne et un cimetière associé avec une cinquantaine de sépultures à l'intérieur et à l'extérieur de l'édifice religieux (Ferreira, 1965). Bien que signalant la présence de quelques pierres funéraires musulmanes, il ne localise pas la *maqbara* de Mértola. Ce n'est qu'un siècle plus tard que la nécropole islamique est découverte sur le même site, lors de la reprise des fouilles par l'équipe du *Campo Arqueológico de Mértola*.

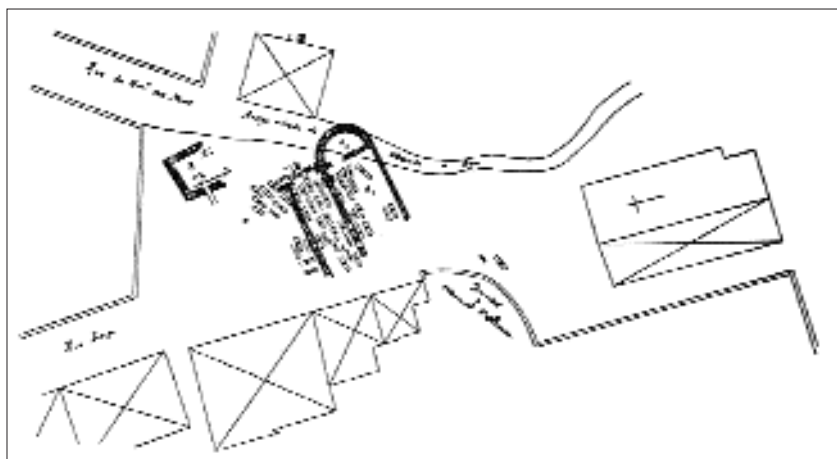


Figure 2 – Plan de S. E. da Veiga (Ferreira, 1965)

Travaux du Campo Arqueológico de Mértola (C.A.M.)

Les recherches du C.A.M. sur le site de *Rossio do Carmo* ont débuté en 1980 et se sont poursuivies jusqu'en 1992, initialement motivées par des travaux d'aménagement urbain. Dès les premiers sondages, des sépultures musulmanes ont été découvertes. Cependant, le contexte «d'urgence» a rapidement orienté les fouilles vers la basilique paléochrétienne et son cimetière.

➤ La nécropole paléochrétienne de Rossio do Carmo

L'extension du cimetière associé à la basilique n'est pas connue mais il semble occuper les versants est et sud-est de la colline. Les fouilles ont permis de dégager plus d'une centaine de sépultures orientées est-ouest et réparties entre l'intérieur et l'extérieur de l'édifice. Les individus sont inhumés sur le dos, la tête à l'ouest, dans des fosses creusées dans la roche, recouvertes de plaques de schiste, avec, fréquemment, un aménagement intérieur constitué de murets de pierres et/ou un revêtement intérieur et extérieur d'*opus signinum*. Parfois, en particulier pour certaines inhumations privilégiées situées à l'intérieur de la basilique, une inscription est gravée sur une plaque de marbre indiquant le nom et la date du décès. Ces épitaphes ont permis d'évaluer la période minimum d'utilisation du cimetière s'étendant au moins du début du VI^e siècle jusqu'au début du VIII^e siècle, la plus récente retrouvée en place datant de l'an 706 après J.-C. (Candón, 1999; Macias, 1992, 1993).

La basilique paléochrétienne, signalée au siècle dernier par S. Estacio da Veiga (Veiga, 1880), est datée de la seconde moitié du V^e siècle. Actuellement située au sein de la ville nouvelle, une partie des vestiges découverts, comprenant la nef nord de l'édifice et des sépultures paléochrétiennes, a été préservée, englobée dans un petit musée (Macias, 1993).

➤ La nécropole islamique de Rossio do Carmo

La zone nord de la nécropole musulmane (*maqbara*) de Mértola se superpose partiellement à la basilique et à la nécropole paléochrétiennes, bien que s'étendant sur le versant sud de la colline en direction des murailles de la vieille ville. La fouille du site musulman est loin d'être exhaustive et l'extension de la nécropole demeure incertaine. Les campagnes réalisées étaient des fouilles de sauvetage et le secteur n'a pu être fouillé de manière systématique; seule une estimation, à partir de quelques sondages occasionnés par des travaux publics, a pu être réalisée (Candón *et al.*, 2000).

Etabli à flanc de colline et localisé actuellement en plein cœur de la ville nouvelle, le site a subi, après son abandon, les détériorations liées à l'érosion naturelle et au développement de l'agglomération. La faible profondeur entre la surface actuelle et la roche mère, associée à la compression effectuée par le passage d'engins lourds et à des remaniements lors de travaux urbains, ne permettent pas d'établir une réelle stratigraphie utilisable pour appréhender la chronologie relative du site. Dans l'ensemble, les sépultures musulmanes apparaissent au-dessus des sépultures paléochrétiennes, cependant, le pendage et les reliefs de l'affleurement rocheux ne permettent pas une division stratigraphique aussi simple (certaines sépultures musulmanes sont creusées directement dans la roche, et d'autres, dans le niveau de destruction du toit de la basilique). Nous pouvons souligner qu'aucun cas de destruction de tombes paléochrétiennes par la construction d'une tombe musulmane ne semble attesté, malgré leur grande proximité (ceci devant être confirmé par l'étude exhaustive de la nécropole paléochrétienne).

Les tombes musulmanes n'ont fourni aucun mobilier funéraire pouvant donner des indices concernant la datation de la nécropole. D'après

les carnets de fouilles, le seul matériel archéologique retrouvé est constitué d'un petit lacrimoire attribuable à la sépulture d'un enfant – *RC88.149* – (Candón, 2001), d'un petit anneau dans la sépulture *RC88.138* et de quelques épingles en bronze hors contexte.

Contrairement aux stèles funéraires paléochrétiennes retrouvées en place nous donnant de précieuses indications, notamment sur la période d'occupation du cimetière, les rares pierres funéraires musulmanes provenant du site étaient hors contexte; réutilisées dans des constructions postérieures, elles ne peuvent absolument pas être attribuées à l'une ou l'autre des sépultures fouillées, ni même de manière certaine à cette nécropole. Au total, 6 pierres funéraires en marbre proviennent de Mértola, datées du X^e au début du XIII^e siècle. L'une présente l'épithaphe funéraire musulmane la plus ancienne trouvée au Portugal, datée de 957 après J.-C., et la plus récente date du début du XIII^e siècle soit une trentaine d'années avant la conquête de Mértola par les chrétiens (Borges, 2001).

Deux datations⁴ par la méthode du Carbone 14 avaient été réalisées sur des ossements provenant de sépultures situées dans la zone de la basilique (campagne de 1988) mais l'ancienneté de ces analyses et les deux résultats très éloignées dans le temps nécessitent de nouvelles datations qui seront effectuées lors de la prochaine campagne de fouilles programmées.

En résumé, aucune datation claire n'a pu être établie pour la nécropole musulmane bien que certains éléments fassent pencher pour une occupation du X^e au XIII^e siècles. Néanmoins, l'existence d'inhumations, effectuées selon les pratiques funéraires musulmanes, dans le niveau des sépultures paléochrétiennes, associée à la préservation apparente de ces dernières, semble indiquer une certaine continuité d'occupation de la zone funéraire et peut-être des phases d'occupation plus anciennes.

Etudes antérieures

Bien qu'évaluée dès sa découverte comme étant d'un intérêt majeur, aucune synthèse des données de terrain de la nécropole musulmane, ni d'étude d'ensemble du matériel ostéologique, n'avaient pu être réalisées jusqu'ici. Seules deux études anthropologiques avaient été effectuées sur une partie des squelettes exhumés de *Rossio do Carmo*: une étude préliminaire générale (Candón, 1999) et une étude ciblée sur l'observation des caractères discrets crâniens (Mc Millan, 1997; Mc Millan & Boone, 1999). Le cimetière musulman avait également fait l'objet d'une analyse orientée sur les pratiques funéraires (Macias, 1992). Cependant, ces différents travaux ne concernaient pas spécifiquement la nécropole musulmane de *Rossio do Carmo* et seules quelques données issues de celle-ci ont été utilisées dans une comparaison avec la nécropole paléochrétienne.

Matériel d'étude

Malgré les observations critiques que nous pourrions formuler sur les données archéologiques lacunaires et le traitement du matériel ostéologique, nous tenons à souligner l'investissement considérable des équipes archéologiques et l'attention spécifique portée aux squelettes humains exhumés, avec une approche anthropologique effectuée dès le terrain (Mendes & Oliveira, 1986; Oliveira, 1986; Torres & Oliveira, 1987), démarche encore particulièrement rare au début des années 80 (Cunha, 2000, 2002). Jusqu'à récemment, les restes osseux des individus inhumés dans les sépultures (de périodes historiques) étaient souvent considérés comme du matériel sans intérêt, voire encombrant, et ne faisaient l'objet que d'une observation sommaire entraînant une perte d'information considérable.

Données de terrain

Tout d'abord, un inventaire des données disponibles, très variables selon les campagnes, a dû être réalisé: dessins, photos, plans, fiches sépultures, carnets de fouilles ont été répertoriés. Une partie de ces observations a été dispersée au cours de ces dernières années et certaines n'ont pu être retrouvées, en particulier des fiches d'enregistrement des sépultures ainsi que la majorité des photographies. Au total, la documentation disponible est constituée de 63 fiches, 93 dessins et une vingtaine de photos, et concerne 99 sépultures sur les 119 identifiées. Au niveau des données topographiques, la majorité des sépultures a pu être positionnée à partir des dessins de squelettes mais l'absence d'enregistrement des côtes d'altitude de nombreuses tombes n'a pas permis l'analyse de leurs relations stratigraphiques et des éventuels recoupements.

Lors des fouilles, différentes données ont été enregistrées concernant à la fois la structure funéraire et les éléments de squelettes retrouvés. La position des squelettes a été décrite mais souvent de manière assez succincte (décubitus latéral droit, mains jointes au pubis...), l'intérêt d'une observation plus approfondie n'étant pas évident à l'époque et l'objectif étant principalement de différencier les sépultures

musulmanes et paléochrétiennes. De plus, les limites de fosse n’ont pu être identifiées pour les inhumations en pleine terre, le sédiment étant trop perturbé, et les dimensions des fosses sépulcrales ne peuvent être qu’estimées.

Ampleur et état de conservation de la série ostéologique

Les sépultures musulmanes ont été mises au jour au cours de 5 campagnes entre 1981 et 1990 mais le matériel ostéologique conservé provient essentiellement des fouilles de 1983-84 et 1988.

Parmi les 119 sépultures qui ont été découvertes, d’après la documentation, seuls les squelettes de 66 d’entre elles ont pu être prélevés ou nous sont parvenus, dans un état plus que médiocre, sans tri, ni lavage depuis les fouilles. Les lacunes les plus importantes concernent les deux premières campagnes durant lesquelles sont apparus, à moins de 30 cm de la surface actuelle, les premiers squelettes, pour la plupart d’enfants, non prélevés en raison de leur très mauvaise conservation.

Dénombrement des individus

Les sépultures musulmanes correspondent majoritairement à des inhumations individuelles, excepté 2 cas particuliers apparus lors des fouilles (cf. infra: Pratiques funéraires – Types de sépultures). Pourtant, concordant avec une étude préliminaire réalisée sur une partie de la collection de squelettes (Candón, 1999), l’inventaire a permis de

Tableau 1 – Représentation et état de conservation des squelettes de la série musulmane

Ossements présents / /Etat de conservation	Bon		Moyen		Mauvais		TM		Nul		Total (NMI)
	Ad.	I	Ad.	I	Ad.	I	Ad.	I	Ad.	I	
Crâne	0	0	3	4	20	5	6	4	23	8	73
Dents	7	5	7	4	8	2	3	1	27	9	73
Membre supérieur gauche	1	2	3	1	12	3	9	11	27	4	73
Membre supérieur droit	1	1	9	3	16	5	10	3	16	9	73
Main gauche	2	0	5	1	11	2	9	3	25	15	73
Main droite	4	0	6	1	8	3	10	2	24	15	73
Ceinture scapulaire gauche	0	1	2	2	8	1	9	4	33	13	73
Ceinture scapulaire droite	0	0	1	3	8	5	8	1	35	12	73
Colonne vertébrale	0	2	2	1	15	7	15	5	20	6	73
Ceinture pelvienne	0	1	2	2	9	1	5	5	36	12	73
Membre inférieur gauche	1	2	5	0	23	6	11	4	12	9	73
Membre inférieur droit	1	2	5	4	20	2	16	4	10	9	73
Pied gauche	3	1	6	2	8	2	10	2	25	14	73
Pied droit	3	1	8	4	8	0	9	1	24	15	73

Légende du tableau (les connotations qualitatives sont subjectives et relatives au mauvais état général de la série)
Ad.: sujets adultes; **I**: sujets immatures (enfants et adolescents)
Bon: ossements (quasiment) entiers; dents, (quasiment) toutes observables
Moyen: ossements abîmés mais quelques éléments observables; dents, seulement une partie de la denture observable
Mauvais: ossements très abîmés avec rares observations possibles; dents, quelques rares éléments présents
Très mauvais (TM): seulement un fragment permettant l’identification de l’élément sans observation possible
Nul: absent

mettre en évidence des sépultures regroupant les squelettes de plusieurs sujets non mentionnés dans les observations de terrain, ni identifiables sur les relevés de sépultures. Avant de conclure à l’existence de sépultures plurielles, nous avons tenté de vérifier si ces éléments de squelettes supplémentaires ne pouvaient appartenir aux sujets exhumés à proximité. Seuls les individus représentés par plusieurs éléments squelettiques «significatifs» ont été pris en compte et les ossements erratiques éliminés du décompte.

Le nombre minimum d’individus (NMI) identifiés en laboratoire d’après les restes squelettiques correspond à 59 individus en sépulture individuelle, 11 individus provenant de 6 sépultures «doubles» et 3 individus provenant d’une sépulture «triple». Au total, la série de squelettes exhumés qui nous sont parvenus de la nécropole musulmane de *Rossio do Carmo* atteint un nombre minimum de 73 individus correspondant à 66 sépultures identifiées.

Nous avons choisi d’appliquer le terme de sépulture «plurielle» (double ou triple) aux sépultures regroupant les ossements de plusieurs individus, pour des raisons pratiques, bien qu’elles puissent correspondre à des inhumations distinctes, non identifiées lors des fouilles⁵ (inhumations proches ou inhumation antérieure perturbée par le creusement d’une nouvelle fosse).

Etat de conservation et représentation des ossements observables

L’hétérogénéité des éléments de squelettes présents et leur mauvais état de conservation ont particulièrement limité l’étude anthropologique. Dans l’ensemble, les os sont très fragmentés, car ils se trouvaient proches de la surface du sol, dans une zone de passage de véhicules lourds (caserne de pompiers). Les crânes et les os coxaux sont parmi les ossements les moins bien conservés de la série.

La représentation par individu est mau-

vaie, seuls trois sujets (dont 2 enfants âgés de 1 à 4 ans) présentent un squelette quasi complet et en relativement bon état. Les autres ne sont représentés que par des portions de squelette, très hétérogènes, et pour une vingtaine, par quelques ossements.

Le tableau 1 présente le bilan, par segments anatomiques, de la représentation des différents éléments observables de l'ensemble des squelettes étudiés (individus immatures et adultes) en fonction de l'état de conservation des os (et dents).

ETUDE ANTHROPO-BIOLOGIQUE

L'intérêt de cette étude se situe à la fois au niveau intra-populationnel, afin d'aborder la compréhension des pratiques funéraires et l'organisation de l'ensemble sépulcral, et au niveau inter-populationnel, afin de permettre une comparaison de l'échantillon étudié avec d'autres populations.

La première étape consiste en l'estimation, de la manière la plus fiable possible, de l'âge et du sexe des individus observables, en fonction du matériel ostéologique disponible. Ensuite, l'approche de la structure démographique de l'échantillon va permettre d'aborder le recrutement de la population étudiée. Enfin, l'étude des caractéristiques morphologiques du groupe pourra être utilisée dans l'analyse de l'organisation de l'espace funéraire et dans des comparaisons avec d'autres populations. Ces

deux approches sont difficilement réalisables ou significatives si la première étape n'a pu être effectuée.

Dans le cadre de cet article, nous présentons la méthodologie employée et les résultats qui ont pu être exploités pour l'approche de l'ensemble funéraire. Bien que l'étude du matériel ostéologique ait été la plus exhaustive possible (Le Bars, 2002), une partie des observations réalisées n'apparaît pas telles que certaines données ostéo-morphologiques ou celles sur l'état sanitaire. En effet, l'effectif de l'échantillon observable étant réduit et de nouvelles fouilles étant prévues sur le même site, nous avons décidé d'attendre l'accroissement de la série de squelettes afin de présenter une analyse plus représentative de la population inhumée à *Rossio do Carmo*.

Méthodes employées

Estimation de l'âge au décès

L'estimation de l'âge au décès des individus s'effectue, sur les squelettes, *via* des critères de croissance et de maturations osseuse et dentaire. A partir de 30 ans, le processus d'ossification du squelette est terminé et seuls des phénomènes de sénescence peuvent être indicatifs d'un âge plus ou moins avancé. Ainsi, l'âge estimé est d'autant plus précis et fiable que le sujet est jeune, présentant un squelette en évolution rapide avec une chronologie de maturation relativement constante. Cependant, en plus d'une variabilité intra et inter populationnelle encore mal connue, le développement et le vieillissement des individus subissent l'influence des conditions de vie (alimentation, maladies ou activités physiques...). Plus que d'attribuer un âge au décès individuel, nous avons donc simplement tenté de répartir les individus dans différentes classes d'âge, de la manière la plus fiable possible, afin d'analyser cette répartition et la représentation de chaque classe au niveau populationnel.

Les méthodes employées pour estimer l'âge au décès varient en fonction de l'âge et du matériel ostéologique disponible. Pour les individus non-adultes dont le squelette n'est pas mature (jusqu'à 20 ans), les plus fiables sont basées sur la maturation dentaire lorsque les dents sont préservées, mais difficilement applicables sur les sujets périnataux⁷ (dont les germes dentaires sont rarement conservés) et sur les adolescents (dont la maturation dentaire quasiment achevée n'est plus pertinente) pour lesquels d'autres méthodes ont été utilisées.

Tableau 2 – Méthodes utilisées pour l'estimation de l'âge au décès des individus.

Estimation de l'âge	Maturation dentaire		Maturation osseuse			Référence ostéométrique		
Méthodes	Moorrees <i>et al.</i> (1963a, b)	Ubelaker (1978)	Birkner (1980)	In Ferembach <i>et al.</i> (1979)	Owings-Webb & Suchey (1985)	MacLaughlin (1990)	Fazekas & Kosa (1978)	Référence interne ⁶
Périnataux							X	
Enfants [0-14]	X	X	X	X				X
Adolescents [15-19]			X	X				
Adultes				(X)	X	X		

Les squelettes des individus adultes (plus de 20 ans) présentent une maturation osseuse quasiment achevée. Entre 20 et 30 ans, les deux derniers points d'ossification secondaire se soudent: la crête iliaque de l'os coxal et l'extrémité sternale de la clavicule (Owings-Webb & Suchey, 1985; MacLaughlin, 1990)⁸. À partir de 30 ans, une estimation de l'âge ne peut se faire que sur des critères de sénescence, extrêmement variables selon les populations et les individus. Principalement basées sur l'observation de l'évolution des os du bassin et du crâne, aucune des méthodes habituellement employées n'a pu être appliquée, et les squelettes adultes ont été répartis en trois classes d'âge (adultes jeunes âgés de 20 à 30 ans, adultes de plus de 30 ans et adultes d'âge «indéterminé»). Un groupe supplémentaire a dû être créé pour les individus dont seule la crête iliaque était observable et soudée (sans traces visibles): les plus de 25 ans.

Détermination du sexe

La détermination du sexe sur le squelette adulte s'appuie sur l'observation de caractères sexuels secondaires. Au niveau du squelette, la variabilité intra et inter populationnelle de ce dimorphisme est importante, rendant inapplicables la plupart des méthodes établies sur des populations de référence. Actuellement, la seule méthode permettant une diagnose sexuelle fiable pour une population d'origine inconnue est basée sur l'observation des os coxaux (Bruzek, 1991, 2002; Houët *et al.*, 1995). Pour les enfants, dont les os coxaux ne sont pas soudés, la diagnose sexuelle n'est pas réalisable⁹.

Approche paléodémographique de la population exhumée

L'étude démographique d'une population historique, à partir des seules données provenant des squelettes exhumés lors de la fouille d'un cimetière, est particulièrement limitée par le fait que la population archéologique étudiée ne représente souvent qu'un petit échantillon de la population inhumée correspondant, elle-même, à une sélection de la population inhumante (Masset, 1987).

De nombreux filtres interviennent, à la fois d'ordre culturel, influant sur la représentation de la population (sélection des inhumés, pratiques funéraires différentielles), et d'ordre taphonomiques et archéologiques, limitant notre compréhension de la population d'origine (conservation différentielle des ossements, perturbations animales et humaines, exhaustivité de la fouille, traitement post-fouilles du matériel...) (Murail, 1996).

Dans ces limites mentionnées, l'approche paléodémographique permet de voir, au travers des données biologiques disponibles sur les squelettes (l'âge et le sexe), si l'échantillon archéologique possède un profil démographique de population naturelle ou non, en comparaison avec un large schéma de mortalité «archaïque». L'interprétation d'éventuelles anomalies démographiques consiste à discuter de la nature des biais et permet d'aborder les modalités de recrutement et d'organisation des ensembles funéraires (Sellier, 1996).

Pour la reconstitution et l'analyse de la structure démographique, nous avons

appliqué la démarche de P. Sellier (Sellier, 1996) qui repose sur trois hypothèses – population fermée et stationnaire (ou hypothèse de Halley), existence d'un «schéma de mortalité archaïque» (Masset, 1975; Sellier, 1989), principe de conformité – et utilise les tables-types de S. Ledermann (Ledermann, 1969) issues de travaux sur les populations «archaïques» (pré-jennériennes).

Caractéristiques «ostéo-morphologiques» de la population

Cette approche de la population musulmane exhumée à *Rossio do Carmo* doit permettre de caractériser le groupe étudié afin, à la fois, d'aborder l'organisation de l'espace funéraire par la mise en évidence de liens de parentés ou sociaux entre individus inhumés à proximité, et, dans une comparaison avec d'autres populations archéologiques étudiées – en particulier la collection paléochrétienne de *Rossio do Carmo* –, de discuter de leur proximité ou divergence biologique.

En raison de la grande fragmentation, les caractéristiques «ostéo-morphologiques» étudiées sont principalement les variations anatomiques (ou caractères discrets) qui présentent l'intérêt majeur de pouvoir être observées sur des os fragmentés contrairement aux données anthropométriques.

Les caractères discrets sont des variables squelettiques discontinues et non pathologiques (Braga, 1995) qui peuvent être dues à des facteurs génétiques et/ou environnementaux (héritage génétique, influence du milieu, du mode de vie ou du climat...) (Ossenberg, 1969) et dont le déterminisme et le mode de transmission sont encore mal connus.

Notre liste des variations anatomiques observables sur le squelette humain a été établie à partir de différents travaux disponibles (e.g. Castex, 1994; Crubézy *et al.*, 1999; Finnegan, 1978; Hauser & De Stefano, 1989; Saun-

ders, 1989; Turner *et al.*, 1991). L'examen le plus exhaustif possible de l'ensemble des ossements a été effectué, cependant, en raison de la conservation différentielle importante des squelettes, la liste de caractères observables était très variable d'un individu à l'autre. La latéralité a été prise en compte dans le codage de chacune des variations présentes sur des os symétriques (la mise en évidence de leur apparition bilatérale ou unilatérale a été contrariée par le fait qu'un seul des os pairs était souvent bien conservé).

Résultats et discussion

Estimation de l'âge au décès

Les individus «immatures»

Au total, 21 sujets immatures ont été identifiés. L'âge au décès de 16 d'entre eux a pu être estimé de manière relativement fiable d'après notre choix méthodologique. Pour les autres, afin d'affiner une première estimation basée sur la maturation osseuse, nous avons utilisé les données ostéométriques relevées et les avons comparées avec celles des sujets du premier groupe dont l'estimation de l'âge au décès avait pu être réalisée de manière plus fiable. Ainsi, trois individus ont pu être répartis dans les différentes classes d'âges. Deux sujets immatures, représentés par quelques fragments d'ossements ne permettant l'application d'aucune méthode, demeurent d'âge indéterminé.

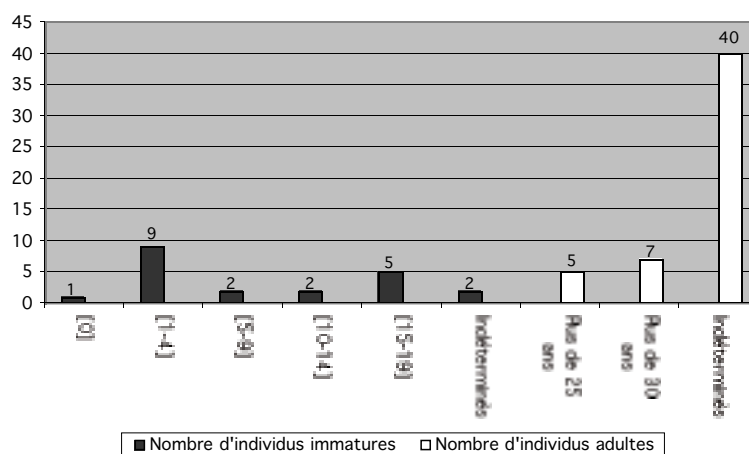
Nous soulignons la présence d'un seul périnatal (8½ à 9 mois lunaires), inhumé avec un adulte (sépulture RC90.31), interprétée lors des fouilles, comme l'inhumation d'une femme avec son enfant (nouveau-né ou *intra utero*). Cependant, ni le dessin, ni les seuls fragments d'ossements de l'enfant qui ont pu être prélevés ne peuvent indiquer si l'enfant était *intra*

utero ou si son corps a été déposé contre celui de l'adulte, simultanément ou successivement à l'inhumation de ce dernier, et nous n'avons pu vérifier si ce sujet adulte était une femme.

Les individus «adultes»

La répartition des sujets adultes dans des classes d'âge a été fortement limitée par la conservation des ossements. Les critères permettant de classer les individus dans le groupe des adultes âgés de 20 à 30 ans ou de plus de 30 ans n'étaient que rarement observables. L'effectif de sujets adultes atteint donc 52 individus dont 40 demeurent d'âge indéterminé. Aucun individu n'a pu être classé dans le groupe des 20 à 30 ans et les deux classes d'âge créées (plus de 25 ans et plus de 30 ans) se recoupent.

Figure 3 – Répartition par classe d'âge des individus de la série



Au total, la population étudiée comprend 21 individus immatures et 52 individus adultes soit respectivement 28,8 % et 71,2 % de l'échantillon. L'âge au décès a pu être estimé de manière fiable pour 19 des sujets immatures, alors que 40 adultes demeurent d'âge indéterminé.

Diagnose sexuelle

En l'absence d'os coxaux suffisamment bien préservés¹⁰, la détermination sexuelle des sujets adultes et l'étude de leur répartition par sexe dans l'échantillon n'ont pu être effectuées. En effet, il serait peu rigoureux d'attribuer un sexe aux individus sur des caractères sexuels secondaires tels que la robustesse ou la taille, dès lors que le dimorphisme sexuel (et la variabilité) de la population est inconnu (Castex *et al.*, 1993). L'application de critères diagnostiques établis sur une autre population, telle que la collection de référence de Coimbra d'âge et sexe connus (e.g. Bruzek, 1995; Silva, 1995; Wasterlain & Cunha, 2000) présentant une certaine proximité

géographique, sous-entendrait une attribution arbitraire d'une origine locale ou étrangère pour cette population.

Discussion méthodologique

Le manque de fiabilité de certaines méthodes d'estimation de l'âge au décès et de détermination du sexe sur les squelettes humains peut entraîner une image biaisée de la structure démographique de l'échantillon étudié (Masset, 1987, 1992). Un certain nombre de ces méthodes ont été élaborées à partir d'un groupe de sujets restreint, provenant de populations modernes et/ou archéologiques d'âge et sexe connus (collections de type médecine légale ou archéologique, d'Europe ou d'Amérique du Nord) et ne prennent pas en compte la variabilité mondiale mais seulement celle présente dans le groupe de référence. Le choix de cette population de référence est par conséquent très important car il influe directement sur les résultats de l'analyse de l'échantillon archéologique.

Ceci nous a posé un problème particulier pour notre étude portant sur une série dont l'origine géographique est inconnue. En effet, aucune donnée ne permet actuellement de déterminer si la population inhumée à *Rossio do Carmo*, selon les pratiques musulmanes, correspond aux descendants d'une population locale paléochrétienne convertie ou à un groupe musulman venu s'installer à Mértola durant la période islamique, ces deux possibilités pouvant être mélangées avec des individus d'origine locale, extérieure ou métissée. Par conséquent, le choix d'une population de référence apparaît difficile malgré l'existence de collections ostéologiques apparemment proches géographiquement et/ou chronologiquement telles que la collection de référence de Coimbra d'âge et sexe connus (Rocha, 1995).

Nous avons donc privilégié les méthodes d'estimation les moins dépendantes de populations de référence, ce qui, associé à la conservation très moyenne de la collection, a abouti à des données biologiques partielles pour les sujets adultes (mauvaise répartition par classe d'âge et diagnose sexuelle impossible) qui vont limiter la suite de notre approche anthropologique. Néanmoins, l'estimation relativement fiable de l'âge au décès des enfants et l'évaluation de la répartition adultes / immatures permet d'aborder le recrutement de l'échantillon de population étudié.

Structure démographique de l'échantillon étudié et recrutement de la population

L'examen de la distribution par âge et par sexe des sujets adultes n'ayant pu être effectué au sein de l'échantillon, nous avons uniquement étudié les paramètres démographiques des sujets immatures et discuté de leur faible effectif évident pour une population pré-jennérienne (21/73 soit 28.8% de la population étudiée).

L'analyse de la structure démographique de l'échantillon a permis de mettre en évidence la sous représentation des enfants en bas âge et, notamment, l'absence quasi totale des enfants de moins de 1 an. L'interprétation de cette anomalie

demeure délicate en raison de la non-exhaustivité de la fouille et de l'absence de nombreuses données de terrain. Il semble toutefois qu'une des raisons de ce faible effectif soit attribuable à une conservation différentielle, due au fait que les dimensions des fosses des inhumations d'enfants en bas âge aient été plus petites et, donc, avec un creusement moins profond que pour celles des sujets plus âgés. En effet, d'après les rapports de fouilles, les couches les plus superficielles du site renfermaient principalement des squelettes de sujets immatures qui n'ont pu être prélevés en raison de leur très mauvaise conservation. La présence d'inhumations d'enfants dans les couches superficielles et leur mauvaise préservation correspond à une situation fréquemment rencontrée lors des fouilles d'ensembles sépulcraux (Crubézy *et al.*, 2000).

Cependant, deux réflexions peuvent être faites à ce niveau. La première est que lors du bilan de l'état de conservation des ossements, nous avons pu observer que parmi les 3 squelettes les mieux représentés et conservés de la série, 2 appartiennent à des enfants âgés de 1 à 4 ans, ce qui nuance une interprétation du déficit dû à une conservation différentielle. La seconde est que nous n'avons pas trouvé de mention de la présence de squelettes de fœtus ou de «bébé» dans les carnets de fouilles. Or, la classe [0] n'est représentée que par un périnatal, inhumé dans une sépulture d'adulte qui pourrait correspondre à l'inhumation d'une femme, probablement enceinte. L'existence d'un secteur d'inhumation séparé dans le cimetière ou ailleurs, ou encore l'absence d'inhumation pour les plus jeunes enfants pourraient donc être envisagées.

Conclusion

En l'état actuel, l'étude du recrutement de la nécropole musulmane de *Rossio do Carmo* ne peut être réalisée que de manière partielle et est

peu exploitable. En effet, les données anthropologiques sont beaucoup trop lacunaires (impossibilité de détermination sexuelle et estimation de l'âge au décès difficile pour les adultes), la représentativité de la série de squelettes étudiée par rapport à la série exhumée et/ou la population inhumée est fort problématique (effectif restreint, squelettes manquants, *a priori* d'enfants, fouilles non exhaustives...), la chronologie relative et la durée d'utilisation de la nécropole restent très délicates à établir...

Le déficit d'enfants en bas âge, et, en particulier, la disparition des sujets de moins d'un an, peut résulter, en partie, d'une conservation différentielle des squelettes de ces deux premières classes d'âge, liée à la plus faible profondeur des inhumations, mais un recrutement spécialisé de la population inhumée dans le cimetière ou dans la zone fouillée (secteur d'inhumation séparé ou absence d'inhumation) semblerait apparaître. Dans les deux cas, cette anomalie démographique de l'échantillon atteste de la présence de pratiques différentes pour ces classes d'âge qui peuvent concerner le mode d'inhumation (creusement moins important des fosses), le lieu d'inhumation (secteur particulier de la nécropole réservé aux plus jeunes ou autre lieu) ou encore correspondre à un traitement différent des corps (absence d'inhumation...).

Caractéristiques «ostéo-morphologiques» de la population

Les données métriques

Toutes les principales mesures réalisables ont été prises sur les os relativement entiers. Cependant, seules celles provenant des sujets immatures ont été utilisées afin d'estimer leur classe d'âge au décès probable. La grande fragmentation des ossements¹¹ et l'impossibilité de toute diagnose sexuelle sur les os coxaux ne permettant pas de connaître le dimorphisme sexuel au sein de la population

étudiée, nous n'avons pas tenté d'estimation de la stature ou l'établissement d'indices de robustesse. En effet, il nous est apparu tout à fait impossible de caractériser cette population à partir de données aussi lacunaires et d'un effectif aussi limité qui ne permettent en aucun cas d'appréhender la variabilité au sein du groupe.

Les variations anatomiques ou «caractères discrets»

Travaux antérieurs

Une première étude des caractères discrets crâniens a été réalisée en 1993 par G. Mc Millan sur les deux séries de squelettes de *Rossio do Carmo* (Mc Millan, 1997; Mc Millan & Boone, 1999). L'objectif était d'aborder le processus d'islamisation de la région, en tentant d'estimer la distance génétique entre les deux populations à partir des variations anatomiques crâniennes.

Malgré la qualité et l'intérêt méthodologique de ce travail, les observations et résultats n'ont pu être repris dans notre propre analyse des variations anatomiques car l'effectif a été augmenté par le traitement de l'ensemble de la collection musulmane, soit 73 individus au lieu de 44. De plus, l'attribution de certains individus à la collection paléochrétienne ou musulmane a été modifiée après analyse des données de fouilles (pratiques funéraires).

Les variations anatomiques observées

Parmi la centaine de variations anatomiques de notre liste, 43 apparaissent au moins une fois chez les individus adultes et grands adolescents (20 caractères crâniens et 23 post-crâniens observés) et 8 pour les enfants âgés de moins de quinze ans (7 sur le crâne et 1 sur le squelette post-crânien). Ces variations anatomiques observées concernent 52 individus sur les 73 étudiés, mais seulement 16 sujets ont pu faire l'objet d'un examen de caractères à la fois crâniens et post-crâniens.

Au niveau de l'échantillon, en ne prenant en compte, arbitrairement, que les variations anatomiques observables sur plus de 10 % de la population étudiée (soit au minimum 7 individus sur 73), nous pouvons rapidement noter quelques caractéristiques: pour les crânes dont seuls les os zygomatiques, temporaux (au niveau de la région pétreuse) et frontaux (région supra-orbitaire), étaient relativement bien conservés, présence élevée du tubercule marginal du zygomatique (12 individus sur 14 soit 85,7 %); pour les os post-crâniens, perforation olécranienne (5/13 soit 38,5 %), encoche du muscle vaste externe (7/20 soit 35 %) ou encore facettes articulaires surnuméraires au niveau de l'extrémité distale du tibia, du tarse postérieur et antérieur.

La fréquence d'apparition de facettes surnuméraires, situées sur la face antérieure de l'extrémité distale du tibia et/ou sur la partie antérieure de la face proximale du talus, est à souligner, avec une prédominance nette de facettes latérales sur le tibia (6/8 soit 75% des sujets observables) par rapport aux facettes médiales (3/11 soit 27,3%) alors que le talus présente une différence peu marquée entre l'apparition des facettes latérales (8/15 soit 53,3%) et médiales (8/17 soit 47,1%). Les élé-

ments osseux, concernés par ces variations, sont parmi les mieux conservés de la série, ce qui amène à prendre en compte ces fréquences d'apparition avec un certain intérêt. Il demeure que le nombre d'individus observés semble évidemment peu important pour être représentatif de l'échantillon étudié et que cette variation ne peut être considérée comme une caractéristique de la population musulmane inhumée dans le cimetière de *Rossio do Carmo*. Habituellement considérée comme un marqueur d'activité, c'est-à-dire une variation liée à l'influence de facteurs mécaniques plutôt que génétiques, la présence de ces facettes articulaires est attribuée à une position répétée en flexion forcée de la cheville d'où sa dénomination courante de facette d'accroupissement. Cependant, différents types de facettes se rencontrent (simple extension de la trochlée ou facette individualisée sur le col du talus...) et leur étiologie exacte reste inconnue.

Une étude récente portant sur des populations archéologiques françaises et américaines du I^{er} au XX^e siècle a mis en évidence que la présence de la facette latérale individualisée sur le col du talus (dont la facette correspondante se retrouve sur la face antérieure de l'extrémité distale du tibia) était associée à un usage intense et régulier de la position accroupie. Les résultats de ce travail montrent que l'accroupissement était une posture habituelle jusqu'à la fin du Moyen Âge et qu'elle a connu un déclin progressif vers la suite (Boulle, 2001).

Or, la correspondance entre la facette latérale du talus et celle du tibia associé est apparue dans 5 cas sur les 8 individus observables de la série musulmane de *Rossio do Carmo*. La présence de ce type de facettes, apparaissant à la suite d'une hyperdorsiflexion répétée et intense, semble se confirmer et une position accroupie coutumière pourrait être envisagée.

L'interprétation de cette fréquence relativement élevée demeure difficile en l'absence de références actuelles dans la région. Bien que cette interprétation comme le résultat de pratiques culturelles particulières soit séduisante, d'autres facteurs environnementaux doivent être considérés tel le dénivelé extrêmement marqué dans la vieille ville, sans exclure une influence génétique possible. Les résultats de l'étude des nouveaux squelettes musulmans exhumés et de la population paléochrétienne pourront peut-être nous permettre d'éclaircir ces hypothèses.

Discussion et conclusion

Les caractéristiques morphologiques étudiées au sein de l'échantillon sont essentiellement les caractères discrets, la fragmentation importante n'ayant pas permis l'utilisation de données métriques.

Dans les limites de notre étude, ces résultats sont exploités dans une approche intra-populationnelle: l'analyse des variations anatomiques va permettre d'appréhender l'organisation de l'espace funéraire par la mise en évidence d'éventuels regroupements d'individus sur des liens de parenté (caractéristiques dues à un héritage génétique tel que certains caractères discrets) ou sociaux (caractéristiques dues à un mode de vie tel que certains marqueurs d'activité).

Ensuite, ces données seront également utilisées pour des comparaisons avec

d'autres échantillons archéologiques, en particulier la collection paléochrétienne de *Rossio do Carmo*. Notre objectif a donc été de caractériser la population musulmane exhumée afin de déterminer, dans la mesure du possible, sa proximité ou sa divergence biologique avec la population paléochrétienne, inhumée antérieurement sur le même lieu. Cependant, l'interprétation des résultats devra être faite avec beaucoup de nuances et tenir compte du fait que la population paléochrétienne exhumée semble correspondre à un groupe d'individus socialement privilégiés (étant inhumés dans la basilique ou à l'extérieur mais très proches des murs du bâtiment religieux) alors que le groupe musulman ne peut être socialement distingué d'après les données actuelles. L'étude de la série paléochrétienne étant en cours, cette approche inter-populationnelle sera réalisée lors de la suite de notre projet de recherche.

Bilan de l'étude biologique

Cette étude a été restreinte par la conservation et la représentation très médiocres des ossements de la série ostéologique. De plus, le choix d'utiliser les méthodes d'estimation (âge et sexe) les moins dépendantes de populations de références afin de ne pas biaiser l'analyse, a abouti à des données biologiques partielles pour les sujets adultes qui ont limité la suite de l'approche anthropologique. Néanmoins, en exploitant le plus possible les fragments d'ossements conservés, nous avons pu aboutir à un certain nombre de résultats:

- L'étude anthropo-biologique a été effectuée sur l'ensemble des squelettes préservés soit un effectif de 73 individus (dont 21 sujets immatures).
- Bien que l'estimation de l'âge au décès

des sujets adultes ait été limitée et la détermination du sexe impossible, une estimation relativement fiable de l'âge au décès des enfants a pu être réalisée.

➤ L'étude du recrutement des sujets immatures a mis en évidence que la population exhumée étudiée ne correspondait pas à une population «naturelle». La sous-représentation des jeunes enfants au sein de l'échantillon, en particulier des moins d'un an, pourrait s'expliquer par une conservation différentielle due à une plus faible profondeur d'inhumation, par un recrutement spécialisé de la population inhumée dans le cimetière ou par l'organisation de l'espace sépulcral.

➤ Enfin, l'étude des variations anatomiques a permis de mettre en évidence l'apparition de certaines variations qui pourra être exploitée dans l'étude de l'organisation funéraire et permettre, également, dans la suite de notre recherche, des comparaisons avec d'autres populations.

Une approche populationnelle susceptible, par la suite, d'être mise en relation avec d'autres études diachroniques et/ou synchroniques a donc été tentée. Dans cette optique, nous avons essayé de souligner certaines caractéristiques. Une partie de nos observations biologiques n'a pu être exploitée dans le cadre de ce travail mais elles ont été recueillies afin d'initier une recherche qui sera complétée par la suite, lors de l'accroissement de cette même série. Ainsi, nous n'insistons pas sur les données ostéo-morphologiques et l'étude de l'état sanitaire de la population n'a pas été abordée. Seules les données qui ont pu être exploitées dans l'approche de l'organisation sépulcrale apparaissent ici. Cette analyse anthropologique est donc restreinte mais a tout de même permis de définir et caractériser partiellement le groupe étudié, fournissant une base solide pour la poursuite de la recherche.

PRATIQUES FUNÉRAIRES

L'archéologie funéraire tente de restituer le comportement des populations passées face à la mort et aux morts. Jusqu'à il y a peu, cette démarche s'appuyait principalement sur l'étude des structures funéraires et du mobilier associé, sans que les squelettes humains exhumés ne fassent l'objet d'une attention particulière de la part des archéologues. Cependant, depuis les années 80, le développement de «l'anthropologie de terrain» et la présence, lors des fouilles, de personnes formées à cette discipline ont permis de replacer les restes osseux des défunts au centre de l'étude des sépultures (Duday, 1995; Duday *et al.*, 1990; Duday & Sellier, 1990; Leclerc, 1990). La compréhension des pratiques funéraires et des gestes accomplis autour du cadavre ne peut se faire que par la prise en compte du défunt comme élément essentiel de la sépulture.

Aucun travail de synthèse n'ayant été réalisé sur les sépultures de la nécropole musulmane de *Rossio do Carmo*, nous avons entrepris l'étude détaillée de chaque inhumation afin de reconstituer les pratiques funéraires rencontrées sur le site et de tenter de dégager quelques éléments pouvant nous apporter plus de précisions sur la chronologie du site, la période et la durée d'utilisation du cimetière musulman.

Pratiques funéraires musulmanes

La connaissance et la compréhension des pratiques funéraires musulmanes de la Péninsule, et du *Gharb al-Andalus* en particulier, ne peuvent s'appuyer sur des données historiques quasiment inexistantes. Or, le fait que l'Islam soit une religion encore vivante dont les principes essentiels ont été peu altérés depuis ses fondements, associé au lien inextricable entre pratiques sociales et religion, pourrait permettre de mieux appréhender ces communautés musulmanes du passé (Insoll, 1999).

Le Coran (la Parole de Dieu révélée à son Prophète Mahomet) et la Tradition ou *sunna* (les témoignages directs – ou *hadith* –, sur les actes, les dires et les silences du Prophète) constituent les deux sources fondamentales dans lesquelles sont réunis à la fois les principes essentiels de la doctrine de l'Islam et de nombreux détails guidant la vie quotidienne des fidèles dans le domaine spirituel (Renaerts, 1986: 9). Le Coran et la *sunna* ont été analysés, interprétés et systématisés très tôt. D'après les différentes approches dans l'interprétation de la loi, quatre grandes écoles de droit adhérentes à la *sunna* ont émergé et apparaissent déjà largement établies au X^e siècle. En Afrique du Nord, la majorité de la communauté musulmane suit l'école juridique de l'imam Malik, décédé en 795 (Insoll, 1999). Codifié et diffusé dans des ouvrages dès le début du IX^e siècle, le rite malikite semble avoir été également suivi par les musulmans de la Péninsule ibérique.

L'attitude à adopter et les gestes à accomplir lors d'un décès sont indiqués par

les *hadith*(s) regroupés dans la *sunna* et codifiés dans les textes de droit (*Fiqh*). Les recommandations sont très précises et relativement strictes pour tout le déroulement de cette période allant de l'agonie au deuil (Chebel, 1984: 142). Ainsi, dans le recueil *Les Traditions islamiques* d'El-Bokhâri¹² (El-Bokhâri, 1984), le Titre XXIII, «Des Funérailles», regroupe 98 Chapitres correspondant aux *hadith*(s) consacrés à ce sujet.

Comme le précise Y. Ragheb (1992: 393):

«La dernière demeure où le musulman sommeille en attendant le Grand Réveil n'est pas, en effet, forme libre: les juristes, en s'appuyant sur les traditions, se sont longuement penchés sur sa structure, les dimensions et les matériaux de ses éléments souterrains aussi bien qu'en surface, à savoir les parties que la terre masquera et celles qui sont destinées à rester apparentes. Ils se sont accordés sur certains points pour se diviser sur d'autres, si bien que la configuration des tombes révèle le rite des morts.»

Une partie de ces prescriptions ne peut être identifiée au niveau des vestiges archéologiques et nous sommes loin de pouvoir établir précisément à quelle école de droit musulman se rattachent les sépultures exhumées à *Rossio do Carmo*. Afin de déterminer si une sépulture présentait des pratiques musulmanes, nous avons considéré uniquement les recommandations religieuses pouvant avoir été suivies à Mértola durant la période islamique, et concernant les éléments du rituel funéraire dont certains indices peuvent être retrouvés lors de fouilles archéologiques.

Éléments d'identification de pratiques funéraires musulmanes à partir des vestiges archéologiques de la nécropole de Rossio do Carmo

- peu d'architecture funéraire conservée notable ou du moins structure funéraire simple et contact direct du corps avec la terre: dépôt en pleine terre avec décomposition en espace colmaté
- orientation de la tombe approximativement sud sud-ouest / nord nord-est
- fosse relativement étroite, lorsque les limites sont perceptibles au niveau du sédiment ou des éléments squelettiques
- squelette reposant sur le côté droit, plus ou moins strictement
- face orientée vers la *qibla*, c'est-à-dire en direction de la Mecque: tête au sud ou sud-ouest, face tournée vers le sud-est
- éventuels indices d'un contenant souple (linceul ou un vêtement funéraire de type chemise) par des effets de compression au niveau des éléments squelettiques, non attribuable aux limites de fosses ou à d'autres éléments de la sépulture
- absence de mobilier ou dépôt funéraire, ni signe ostentatoire

Cependant, en plus des variations dues aux différentes interprétations des juristes (Ragheb, 1992), une certaine variabilité semble pouvoir apparaître dans la pratique en ce qui concerne l'orientation de la sépulture, la position du corps et l'archi-

tecture funéraire, notamment dans des régions périphériques des grands centres culturels et religieux musulmans.

Comme le souligne T. Insoll (1999), par l'étude des cultures matérielles, l'archéologie ne transmet pas une image uniforme de l'Islam et des communautés musulmanes mais présente une grande diversité de manifestations et un héritage préislamique souvent très important.

Les sépultures musulmanes de Rossio do Carmo

Par l'étude des dessins et photos disponibles, nous avons tenté de comprendre l'organisation de chaque sépulture afin de compléter et d'affiner les observations enregistrées lors de la fouille (*cf. supra: Matériel d'étude*), et d'approcher les gestes funéraires associés.

Il faut ici souligner le risque d'un raisonnement circulaire car, en l'absence de datation absolue ou relative, un choix a tout d'abord été fait dans l'attribution musulmane ou chrétienne de la sépulture d'après les critères mentionnés précédemment, dégagés lors d'une première analyse, puis la variabilité des pratiques a été discutée. Dans l'ensemble, nous avons suivi les interprétations de l'équipe de fouilles sur le terrain mais certaines sépultures, dites musulmanes, se sont révélées paléochrétiennes après analyse des données (d'après la position du corps, l'orientation et la structure funéraire). Bien qu'une différence relativement nette apparaisse entre les deux types de pratiques, la variabilité rencontrée au sein de l'ensemble musulman est assez importante pour que la distinction soit parfois difficile, d'autant plus que l'étude exhaustive de la nécropole paléochrétienne n'a pas encore été réalisée.

Après une étude sur l'architecture funéraire rencontrée au sein de la nécropole à partir des

données de fouilles, nous abordons l'observation de la position des différents éléments squelettiques des sujets exhumés permettant de reconstituer la position initiale du corps inhumé, de reconnaître l'espace dans lequel le cadavre s'est décomposé (vide ou colmaté) et éventuellement les traces d'un contenant disparu (du type cercueil ou linceul) (Bonnabel, 1996; Duda, 1990).

Structure funéraire

Parmi les 99 inhumations sur lesquelles nous possédons des informations, 84 semblent correspondre à des fosses simples creusées dans la terre (ou dans l'affleurement rocheux pour 3 d'entre elles). Aucune limite de fosse n'a pu être identifiée au niveau du sédiment ou n'a été enregistrée, ce qui empêche toute analyse de leur structure, dimensions et formes.

La présence d'une structure funéraire en matériel périssable ne semble pas attestée par les fouilles mais n'est pas à exclure. Cependant, lors de l'étude des documents, nous n'avons pu observer de déplacements d'ossements significatifs d'espaces vides, qu'auraient pu créer tout élément en matière périssable tel qu'un aménagement en bois (cercueil, planches), un coussin funéraire ou un brancard. Pour les éléments plus extérieurs et superficiels à la sépulture, la difficulté du terrain et l'absence de possibles reconnaissances archéologiques des vestiges ne permet pas de conclure.

Une architecture funéraire constituée d'éléments en pierre ou en céramique apparaît peu présente dans la nécropole. Néanmoins, 15 sépultures présentent un aménagement consistant, le plus souvent, en une couverture formée de plaques de schiste (8 tombes), et dans au moins 4 cas apparaît une structure constituée de pierres verticales. Nous notons la présence d'une sépulture possédant une couverture de tuiles d'époque tardo-romaine au niveau des membres inférieurs du squelette, et

d'une autre, creusée dans la roche et recouverte de mortier (*cf. infra: Cas particuliers*).

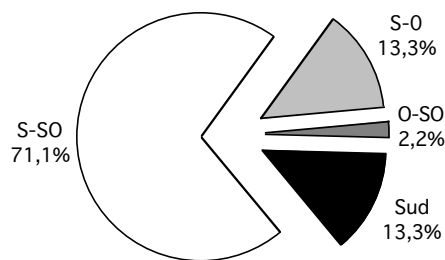
Parmi ces 15 tombes, 11 sujets ont pu être étudiés et nous constatons la présence aussi bien d'individus immatures que d'adultes: deux sépultures en pleine terre avec une couverture de plaques de schiste sont celles d'enfants en bas âge; une, avec une structure de pierre et une couverture de plaques de schiste, appartient à un adolescent; les autres sont des tombes de sujets adultes. Il ne semble donc pas apparaître de sélection en fonction de l'âge des individus inhumés dans les structures funéraires aménagées retrouvées.

Une réelle typologie des sépultures musulmanes de *Rossio do Carmo* ne peut être établie car les observations disponibles sur l'architecture funéraire sont encore trop lacunaires. De plus, étant très proche de la surface actuelle, il est probable qu'un certain nombre de sépultures interprétées comme des inhumations en fosse simple correspondent en réalité à des sépultures avec structure funéraire dont les éléments d'architecture ont été remaniés (couverture détruite...).

Orientation des sépultures

A partir des relevés représentant des squelettes souvent très incomplets, nous avons simplement tenté d'estimer leur orientation. Sur les 90 inhumations que nous avons orientées, seules 50 % ont pu l'être de manière relativement précise. Les autres ne correspondent qu'à une estimation à partir de quelques éléments tels que les jambes et pieds ou la colonne vertébrale. Les corps étant inhumés sur le côté avec les membres inférieurs plus ou moins fléchis, il nous est apparu bien plus difficile d'attribuer un axe d'orientation aux différents squelettes, que lorsque ceux-ci reposent sur le dos. En raison de la subjectivité de nos interprétations d'après les dessins, nous présentons dans le graphique suivant uniquement la répartition des 45 sépultures dont l'orientation est fiable.

Figure 4 – Orientation des sépultures (tête des sujets inhumés)



L'orientation des inhumations apparaît majoritairement S-SO / N-NE, avec la tête des sujets au sud sud-ouest (32 individus), la face tournée vers le sud-est. Cependant, nous ne rencontrons pas une stricte orientation et disposition des sépultures, avec des rangées parallèles comme dans d'autres nécropoles musulmanes (*cf. infra:*

Comparaisons avec d'autres sites). Bien que la grande majorité des crânes soit placée dans la direction du sud, toutes les variations apparaissent entre la tête à l'ouest sud-ouest et au sud, sans distinction en fonction de l'âge des inhumés.

Mode d'inhumation

L'observation détaillée de la position des os des squelettes retrouvés a été réalisée afin d'obtenir des indices complémentaires sur les modes d'inhumation (Duday *et al.*, 1990).

Type de sépultures

Sur 99 tombes étudiées, 76 apparaissent comme des sépultures primaires, la position primaire ou secondaire des autres squelettes ne pouvant être déterminée sur les dessins. Un seul cas pourrait correspondre à une réduction, associée à la sépulture *RC88.129*, mais il peut également s'agir d'une tombe remaniée ou détruite.

Bien que certaines demeurent indéterminées, la plupart des sépultures sont individuelles (77 inhumations individuelles dont 7 incertaines) mais, comme nous l'avons vu lors du dénombrement des individus, 6 sépultures sont «doubles» et une, «triple»¹³. Nous notons que parmi ces 7 sépultures plurielles, 5 associent un sujet immature à un sujet adulte (ou à deux adultes pour *RC88.131 A*), une, deux sujets immatures et la dernière, deux adultes.

Cependant, cette dénomination de sépulture «plurielle» est employée ici au sens large, lorsque plusieurs sujets sont associés à la même tombe, et n'implique aucune interprétation du mode dépôt. En effet, un problème se pose pour ces sépultures regroupant plusieurs individus. Peut-on réellement attribuer les différents squelettes à une sépulture unique ou ne correspondraient-ils pas chacun à des inhumations distinctes dont la proximité et l'absence de structure funéraire évidente auraient entraîné une certaine confusion et empêché leur reconnaissance ? Ceci n'est qu'une supposition difficile à vérifier avec les données disponibles car la plupart des fiches et dessins ne font apparaître qu'un seul individu.

Bien que l'inhumation simultanée de 2 ou plusieurs corps dans la même fosse ne semble pas interdite d'après certains *hadith(s)*¹⁴, la Tradition musulmane recommande l'inhumation du corps dans une fosse individuelle (Ragheb, 1992). Ainsi d'après Y. Ragheb (1992), les sépultures multiples (dépôts simultanés) ne sont tolérées qu'en cas de nécessité (épidémies, batailles), cependant, la recherche de regroupements familiaux ou de la proximité de la tombe d'un saint ont fait se développer le type d'inhumation collective (dépôts successifs).

En ce qui concerne la tombe regroupant un sujet périnatal et un adulte (*RC90.31*), nous pouvons être en présence d'une sépulture individuelle (d'une femme enceinte) ou d'une sépulture plurielle, double. Néanmoins, dans ce dernier cas, il est difficile de conclure à la simultanéité du dépôt d'après le peu d'éléments en notre possession. L'inhumation des deux corps a pu être commune mais peut également correspondre à des dépôts successifs, avec une réouverture de la fosse

(les deux décès ayant pu survenir de manière rapprochée).

En conclusion, aucune d'entre elles ne peut être considérée de manière certaine comme une sépulture plurielle. La tombe *RC90.31* peut être l'inhumation d'une femme enceinte, et les autres, des sépultures individuelles perturbées par des inhumations postérieures et/ou non repérées à la fouille.

Espace de décomposition

Dans le cas de ces sépultures primaires, le milieu de décomposition du corps peut être reconstitué à partir de l'observation des connexions anatomiques des os du squelette (Duday & Sellier, 1990; Masset, 1987). Ces observations n'ont pu être réalisées de manière systématique sur les dessins et les photos en raison des problèmes cités précédemment. Cependant, 82 % des sépultures (81 inhumations sur les 99) de *Rossio do Carmo* ont été interprétées, lors des fouilles, comme des inhumations en pleine terre et l'analyse des documents disponibles concorde avec une décomposition du corps en espace colmaté: aucun déplacement d'ossements visible, en dehors du volume du corps, ne semble attester de l'existence d'espaces vides créés par la présence d'une structure funéraire en matière périssable, disparue après la décomposition du corps.

Pour les tombes présentant une couverture ou une structure aménagée, aucune différence avec les inhumations en pleine terre n'est apparue dans tous les cas pouvant être observés: les éléments squelettiques semblent avoir également conservé entièrement leur relations anatomiques dans leur position initiale, en particulier des connexions labiles dont les os apparaissent en équilibre instable telles que celles des mains ou des connexions semi-labiles telles que les articulations coxaux-fémorales (Duday *et al.*, 1990).

Une des seules exceptions possibles est la

sépulture *RC90.44* qui était creusée dans la roche et recouverte de mortier, et dont les éléments du squelette ne semblent pas en connexion anatomique stricte d'après le dessin mais la mauvaise conservation des ossements ne permet pas une analyse plus fine d'éventuels déplacements.

Evidemment, ces observations sont limitées par les documents mais il semblerait que les corps déposés dans ces sépultures aménagées se soient également décomposés en espace colmaté. Il est cependant difficile de déterminer si le colmatage a été effectué au moment du dépôt du défunt dans la tombe ou si cela correspond à un colmatage progressif naturel survenu avant la décomposition du corps par le passage du sédiment sur les côtés ou dans les interstices des pierres formant les structures.

Mise en évidence d'un éventuel contenant souple, type linceul

D'après les pratiques funéraires musulmanes traditionnelles, le corps du défunt est enveloppé dans un linceul ou parfois une chemise. Les indices archéologiques permettant de supposer la présence d'une éventuelle enveloppe souple (type linceul ou vêtements funéraires) sont limités à la présence d'épingles ayant servi à fixer les tissus et à l'apparition de certains effets de compression ou effets de parois «souples», parfois repérables lorsque le corps s'est décomposé en espace vide (Bonnabel, 1996).

Dans la nécropole musulmane de *Rossio do Carmo*, la plupart des corps se sont décomposés en espace colmaté et les effets de contraintes, exercés par un linceul, sont difficilement discernables de celles provenant du sédiment (Bonnabel, 1996; Deborde, 1996; Duday, 1990). Quelques épingles en métal ont été retrouvées lors des fouilles mais hors contexte pour la plupart et difficilement attribua-

bles à la nécropole musulmane. Cependant, nous devons noter que l'usage d'épingles pour fixer les linceuls ne semble pas attesté dans les pratiques funéraires musulmanes. Ceci ne nous permet donc pas de confirmer ou d'infirmer l'inhumation en linceul.

Pour les quelques sujets inhumés dans des structures funéraires aménagées, nous avons tenté d'observer si des effets de contraintes apparaissaient sur les dessins des squelettes mais, comme nous l'avons constaté précédemment, ils semblent également s'être décomposés en espace colmaté, et les documents n'ont fourni aucun indice de la présence d'enveloppe souple.

Position des squelettes exhumés

Des informations sur la position du corps dans la sépulture ont pu être obtenues pour 73 sujets. Pour 28 d'entre eux, la position est soit latérale droite, soit intermédiaire, sans plus de précisions possibles.

Tableau 3 – Position des sujets exhumés

Position	Reposant sur le dos	Latérale droite	Intermédiaire	Latérale droite ou intermédiaire	Total
Effectifs	1	17	27	28	73
Pourcentages	1,4%	23,3%	37%	38,4%	100%

En ne prenant en compte que les 45 autres individus dont la position a pu être observée de manière relativement précise, 60 % (n = 27) apparaissent en position intermédiaire (reposant sur la face postéro latérale droite), 37, 8 % (n = 17) sont allongés sur le côté droit et un seul repose sur le dos.

D'après les dessins, les squelettes apparaissant en connexion étroite se présentent pour la plupart en position semi-latérale (intermédiaire), avec la tête reposant sur le côté droit, alors que le haut du corps semble basculer légèrement sur le dos. La colonne se présente par sa face antéro-latérale gauche et les côtes droites en éventail apparaissent par la face endothoracique alors que les côtes gauches, bien qu'apparaissant par leur face exothoracique, ne les recouvrent pas mais se situent légèrement en arrière et parfois même en arrière de la colonne vertébrale.

Les membres supérieurs se rejoignent en avant du pubis ou latéralement au côté droit du bassin. Le bassin apparaît souvent légèrement tourné sur la droite mais reposant principalement sur la face postérieure, présentant une semi-ouverture. Le coxal gauche se présente par sa face externe et le droit par sa face interne mais dans la plupart des cas le premier ne se superpose pas au second. Les membres inférieurs apparaissent légèrement fléchis, le gauche reposant sur la face postéro-médiale en arrière du droit qui repose sur la face latérale (seulement dans quelques cas, le membre inférieur gauche vient recouvrir le droit ou se croisent). Les pieds sont souvent joints et reposent l'un sur l'autre sur le côté droit, ou se présentent le gauche derrière le droit, très proches.

En conclusion, la position la plus commune rencontrée à *Rossio do Carmo* correspond à un sujet (adulte ou immature) étendu sur le côté droit dans une fosse relativement «vaste» ne maintenant pas le cadavre en position strictement latérale au moment du dépôt.

Cas particuliers

Certaines sépultures de la nécropole apparaissent plus problématiques en ce qui concerne leur interprétation. En effet, quelques cas d'inhumations présentent à la fois des similitudes avec les sépultures paléochrétiennes et musulmanes, et l'attribution peut être difficile à établir en l'absence d'un inventaire exacte de la variabilité des pratiques paléochrétiennes du même site. Les cas les plus ambigus à ce niveau sont les sépultures *RC83.29*, *RC83.30* et *RC90.44* qui présentent une structure funéraire et un espace de décomposition du corps se rapprochant des tombes paléochrétiennes de *Rossio do Carmo* (creusée dans la roche avec une couverture, et présence d'espaces vides), et un individu inhumé dans une position caractéristique des pratiques musulmanes, pour les deux dernières.

Tableau 4 – Exemples de cas particuliers: les sépultures *RC83.30* et *RC90.44*

Cas particuliers	RC83.29	RC83.30	RC90.44
Structures funéraires	Fosse creusée dans la roche avec couverture de plaques de schiste	Fosse creusée dans la roche avec couverture de plaques de schiste	Fosse creusée dans la roche avec couverture de mortier
Orientation de la tête	O-SO	O-SO	S-SO
Position du corps	Position inconnue (ossements sans connexions anatomiques)	Reposant sur face postéro-latérale droite	Reposant sur face postéro-latérale droite
Espace de décomposition	Espace vide (ou sépulture remaniée ultérieurement)	Présence d'espaces vides	Espace vide possible au niveau membre sup. gauche
Niveau archéologique	2	2	1b

Les sépultures *RC83.29* et *RC83.30* se trouvaient à proximité, dans la zone 1. Leur orientation peut aussi bien être attribuable à des pratiques paléochrétiennes que musulmanes car, dans les deux cas, nous rencontrons quelques sépultures orientées O-SO / E-NE. Ces deux tombes se situaient, d'après les carnets de fouilles, dans le niveau archéologique «tardo-romain», sous des sépultures islamiques plus «conventionnelles» (en pleine terre, sans architecture funéraire observable et avec une orientation plus nettement S-SO / N-NE). L'absence d'autres sépultures paléochrétiennes dans cette zone fouillée, la position du squelette de la sépulture *RC83.30* et la similarité des deux structures les font tout de même considérer comme des tombes musulmanes. Cependant, en raison de leur particularité et de



Figure 5 – Relevé de la sépulture de *Rossio do Carmo* *RC83.31* – Position commune des squelettes de la nécropole musulmane de *Rossio do Carmo*

leur situation sous le niveau des autres sépultures musulmanes, nous avons décidé de les isoler et ne les avons pas intégrées à l'étude anthropologique de l'ensemble funéraire musulman. Ce choix est discutable mais le fait que l'une d'entre elles contienne le squelette d'un sujet adulte le mieux conservé de toute la collection islamique a été déterminant afin de ne pas biaiser les observations biologiques.

Par contre, la sépulture *RC90.44* apparaît dans le niveau des enterrements islamiques (à plus de 60 cm au-dessus des inhumations paléochrétiennes de la même zone) avec une orientation de la tête nettement au S-SO. Ceci, associé au manque d'informations sur la couverture en mortier mentionnée dans les carnets de fouilles, a fait qu'elle a été intégrée à l'étude funéraire (sans risque de biais au niveau de l'étude anthropologique, le squelette n'ayant pu être prélevé).

L'apport de la dernière campagne de fouille de «sauvetage» qui semble avoir fourni de nouveaux cas similaires et les prochaines fouilles programmées sur le site, permettront de mieux comprendre ces pratiques particulières et de discuter d'une éventuelle phase de transition au cours de laquelle on observerait une sorte de «cohabitation» entre sujets musulmans et chrétiens, ou simplement une persistance de rites traditionnels dans les inhumations, malgré les recommandations de la nouvelle religion. Cependant il faudra tout d'abord connaître de manière plus précise la variabilité des pratiques paléochrétiennes et musulmanes, et établir la nature du lien qui existe entre les deux nécropoles. En effet, sommes-nous en présence de deux nécropoles tout à fait distinctes qui se seraient superposées au cours du temps ou d'un ensemble funéraire unique avec différentes phases d'évolution des pratiques ? Cette voie de recherche devrait apporter des informations particulièrement précieuses sur le processus d'islamisation du *Gharb* dans les premiers siècles de la période luso- musulmane.

Bilan sur les pratiques funéraires

L'observation des squelettes dans leur contexte archéologique à partir des données recueillies lors des fouilles nous a permis de mieux appréhender l'organisation de chaque sépulture.

Les sépultures sont primaires et individuelles exceptés quelques cas incertains que nous avons appelés sépultures plurielles. La majorité des tombes (85 %) correspond à des fosses simples creusées dans la terre (3 cas dans la roche), sans architecture funéraire apparente, bien qu'il soit possible qu'un certain nombre de ces sépultures aient possédé un aménagement, en

particulier une couverture, détruit par les divers remaniements du site. L'orientation des inhumations est majoritairement S-SO / N-NE, avec la tête des sujets au sud / sud-ouest, face tournée vers le sud-est, bien que tous les degrés d'orientation possible apparaissent de l'ouest sud-ouest au sud.

Les sujets reposent sur le côté droit ou en position intermédiaire (semi-latérale) avec la tête reposant sur la face droite, le haut du corps sur la face latérale droite ou postéro-latérale droite et les membres inférieurs légèrement fléchis, l'un contre l'autre sur le côté droit ou se joignant au niveau des pieds. Les membres supérieurs, légèrement fléchis, sont allongés le long du corps et les mains se rejoignent en avant du pubis lorsque la position est strictement latérale. La variabilité dans la position des sujets exhumés pourrait résulter de l'existence de différents types de structure de fosse sépulcrale. Néanmoins, il semblerait que la position semi-latérale domine, indiquant l'usage de fosses ne maintenant pas le cadavre dans une position strictement latérale.

Les pratiques funéraires observées dans la nécropole présentent une certaine variabilité au niveau de la structure funéraire (avec ou sans architecture), de la position des squelettes (et donc sans aucun doute des dimensions et/ ou structures des fosses), de l'orientation (variant de l'O-SO / E-NE au S / N), et peut-être en ce qui concerne le nombre d'individus inhumés dans la même sépulture.

Toutefois, cette variabilité des pratiques rentre dans les normes recommandées par l'Islam. Et, la simplicité préconisée par la religion musulmane pour les sépultures se retrouve dans le cimetière musulman de *Rossio do Carmo* qui présente dans l'ensemble une rigueur certaine pouvant correspondre à l'orthodoxie des rites malikites. Cependant, quelques cas particuliers sont apparus qui pourraient témoigner des premières phases d'islamisation de la population inhumée à *Rossio do Carmo* ou du moins de périodes de pratiques mixtes, encore imprégnées des traditions locales.

L'ORGANISATION DE L'ENSEMBLE FUNÉRAIRE

Pour terminer cette étude, nous abordons l'organisation de l'ensemble funéraire à partir d'une compréhension globale des zones fouillées. Les campagnes de fouilles se sont étalées sur une dizaine d'années et concernent 3 zones relativement distinctes (*Cf. Plans en annexe*).

L'hétérogénéité des enregistrements et la perte d'un certain nombre de documents ne permettent pas d'établir un plan exhaustif des zones fouillées de la nécropole musulmane. Certaines sépultures ne sont mentionnées que dans les carnets de fouilles, d'autres apparaissent sur des dessins sans indication topographique (coordonnées). Néanmoins, un plan de répartition des inhumations qui ont pu être resituées dans l'espace de manière relativement fiable, soit au total, 90 sépultures, a été réalisé (*Cf. Annexe 1*). Sur les relevés de sépultures disponibles, les limites de fos-

ses ne sont qu'exceptionnellement représentées et beaucoup de squelettes, incomplets; nous avons donc choisi de symboliser les tombes par des formes ovales de dimensions standards (grande: taille adulte correspondant à un individu adulte ou grand adolescent; petite: enfant). Les quelques cas incertains dont ni les dessins, ni les données anthropologiques ne permettaient de discerner un individu adulte d'un enfant, ont été représentés arbitrairement par des tombes de dimensions adultes.

Organisation de l'espace funéraire

Bien que des alignements de tombes apparaissent au centre et vers l'ouest de la zone de la basilique (zone 2), aucune organisation particulière (rangées parallèles, espaces de circulation...) ne peut être mise en évidence en observant la répartition des différentes orientations des sépultures et/ou des tombes avec une architecture funéraire retrouvée. Cependant, seules 50 % de ces inhumations ont pu être orientées de manière précise, les 45 autres correspondant à des estimations plus ou moins vraisemblables.

Les sépultures construites semblent se situer, en règle générale, dans un niveau inférieur à celui présentant des inhumations en fosse simple. Mais l'absence de nombreuses données topographiques ne permet pas une étude plus approfondie des relations stratigraphiques et empêche de discerner clairement plusieurs niveaux d'inhumation. De plus, étant très proche de la surface actuelle, il est probable qu'un certain nombre de sépultures interprétées comme des inhumations en fosse simple correspondent en réalité à des sépultures avec structure funéraire dont les éléments d'architecture ont été remaniés (couverture détruite...).

Une grande densité de tombes est présente dans la zone 2. Les sépultures sont très proches et de nombreux cas de superpositions et recoupements apparaissent, laissant envisager une certaine durée d'occupation de la nécropole. Ce secteur correspond à la zone renfermant les vestiges de la basilique paléochrétienne, sous les inhumations musulmanes, et sur laquelle les fouilles se sont concentrées. Pour les autres secteurs, la plus faible densité des inhumations peut être attribuée à une distribution plus éparse, à des fouilles moins exhaustives et/ou à une conservation différentielle créée par les différents aménagements urbains.

Parmi les 90 sépultures représentées, 60 ont fourni des restes osseux ayant fait l'objet d'observations plus ou moins complètes.

Données biologiques et organisation sépulcrale

Les données anthropologiques ont été confrontées aux données archéologiques afin de mieux comprendre l'organisation de la nécropole et son recrutement, en tentant de mettre en évidence des sous-groupes au sein de la population inhumée tels que des zones d'inhumations privilégiées, secteur des enfants ou regroupements «familiaux».

Répartition des sujets immatures au sein de la nécropole

Afin de faciliter la lecture, les plans de répartition en fonction de l'âge des sujets (*Cf. Annexe 2*) ne représentent que les 60 sépultures d'où proviennent les restes osseux étudiés. Six tombes individuelles, dont les squelettes ont été étudiés, n'ont pu être replacées au sein de l'espace funéraire.

Sur ces plans (zone 1, zone 2 et zone 3), aucun secteur particulier ne semble apparaître. Les sépultures des sujets immatures se répartissent sur l'ensemble de l'espace funéraire étudié sans organisation apparente. Nous avons également remarqué que sur sept cas de sépultures «plurielles» identifiées en laboratoire ou à la fouille, cinq associent un individu immature à un individu adulte. Que ces inhumations soient réellement des sépultures plurielles ou simplement des sépultures individuelles distinctes non identifiées lors des fouilles, elles ne font que souligner la proximité des adultes et des enfants dans le cimetière.

Nous pouvons préciser que d'après la Tradition islamique, le traitement des enfants lors des funérailles diffère peu de celui des adultes, étant considérés dès leur naissance comme des musulmans à part entière. En effet, certains *hadith(s)* précisent que tout nouveau-né appartient naturellement à l'Islam tel ce *hadith* rapporté par El-Bokhâri (1984: 433-434):

«Chapitre LXXX – Faut-il faire la prière sur le cadavre de l'impubère musulman? Faut-il inviter l'impubère à se convertir à l'Islam?

(...)

4. Ibn-Chihâb a dit: "Il faut faire la prière des funérailles pour tout nouveau-né qui vient à mourir, y eût-il quelque tare à son origine. En effet, à sa naissance, il appartient naturellement à la religion musulmane, que ses deux auteurs professent l'islam ou que

son père seul le professe, sa mère appartient-elle à une autre religion. Quand l'enfant venant au monde vagit, on fera pour lui les prières des funérailles; mais on ne les fera pas s'il n'a pas vagi, car alors ce n'est qu'un fœtus avorté."

Abou-Horaïra rapportait, en effet, que le Prophète a dit: "Il n'est aucun enfant nouveau-né qui n'appartienne (naturellement) à la religion musulmane. Ce sont ses parents qui en font un juif, un chrétien ou un adorateur du feu. De même, tout animal naît dans toute son intégrité. En avez-vous jamais vu venir au monde les oreilles coupées?" (...)»

Toutefois, l'étude du recrutement (*cf. supra*) a mis en évidence la sous représentation des enfants en bas âge dans l'échantillon, en particulier les moins de un an. Ce phénomène apparaît de manière récurrente lors des études d'ensembles sépulcraux (Crubézy *et al.*, 2000), en particulier l'absence des « bébés », quasi-systématique sur les sites médiévaux de la Péninsule (Cunha, 2000), et demeure souvent difficilement explicable. Bien que le déficit soit ici pour une part attribuable à une conservation différentielle des squelettes, l'absence des enfants de moins d'un an pose un problème. Il semblerait qu'ils n'aient pas été inhumés dans cette partie de la nécropole qui a été fouillée.

Répartition des individus en fonction du sexe

La répartition des sépultures de femmes et d'hommes n'a pu être étudiée en l'absence de toute détermination du sexe sur les restes osseux et de la mise en évidence de pratiques différentes selon le genre du sujet inhumé.

Regroupements de sépultures à partir des variations anatomiques

La recherche de regroupements familiaux (ou sociaux) au sein de l'espace funéraire a été

tentée en observant la mise en évidence des éventuelles associations d'individus présentant des caractères discrets communs (Crubézy *et al.*, 2000).

Aucune association de caractères n'est apparue parmi les sujets inhumés dans le groupe de sépultures présentant une architecture funéraire (structure aménagée et/ ou des dalles de couverture).

Ensuite, la recherche de sous-ensembles de sujets inhumés à proximité, présentant au minimum deux caractères discrets communs, pouvant être significatifs de liens de parenté, a fait apparaître deux regroupements au sein de la nécropole: le premier concerne deux sépultures situées dans la zone 1 (*RC.82.22* et *RC.82.23*), et le second, quatre sépultures localisées dans la zone 2 (*RC.88.129*, *RC.88.130*, *RC.88.133* et *RC.88.159*)

Ces associations de sujets sont intéressantes mais leur pertinence, en tant que regroupement sur des liens de parenté, est à prendre au sens large. En effet, les variations anatomiques en commun sont des facettes articulaires surnuméraires, principalement situées au niveau de la cheville et du pied. Le plus souvent considérées comme des marqueurs d'activité, leur présence est attribuée à des facteurs mécaniques, notamment en ce qui concerne les facettes «d'accroupissement» dont nous avons discuté lors de l'étude des variations anatomiques.

Nous pouvons simplement conclure que ces regroupements semblent correspondre à des inhumations d'individus ayant partagé certaines caractéristiques communes de mode de vie (usage habituel de la posture accroupie comme position de repos ou pour la pratique d'un métier par exemple ?). Cependant, la fréquence d'apparition élevée de ces caractères au sein de la population étudiée ne permet pas de considérer les deux regroupements comme significatifs de liens spécifiques entre ces individus inhumés à proximité.

Bilan sur l'organisation de l'ensemble funéraire

En conclusion, les limites mentionnées pour l'approche de l'organisation funéraire n'ont pas permis d'aboutir à une réelle compréhension de l'organisation sépulcrale. Néanmoins, nous avons obtenu quelques résultats intéressants qui pourront être approfondis par l'étude des nouvelles zones fouillées de la nécropole et une meilleure connaissance de son extension:

- La densité d'inhumations présente dans certains secteurs fouillés de la nécropole, associée à divers cas de superpositions et recouvrements de sépultures, révèle une durée d'utilisation de l'espace funéraire relativement longue. Il faudra vérifier ce qu'il en est pour les autres zones de la nécropole. L'étude des relations stratigraphiques et la mise en évidence de différents niveaux d'occupation avec recouvrements et/ou superpositions permettraient d'aborder la chronologie relative de la nécropole et son évolution. L'apparente diversité dans l'orientation et la structure des sépultures peut être due à une évolution chronologique du site ou à une certaine variabilité des pratiques.

- Les sépultures d'enfants se répartissent sur l'ensemble de l'espace funéraire sans organisation apparente malgré une nette sous représentation des inhumations d'enfants en bas âge. Une plus faible profondeur des fosses peut être à l'origine de la destruction d'un certain nombre de ces tombes. Cependant, l'absence de sépultures d'enfants de moins d'un an permet d'envisager la présence d'un secteur non fouillé du cimetière qui leur était réservé ou d'un autre lieu, ou encore l'absence d'inhumation pour les plus jeunes. Seule la poursuite des fouilles nous permettra d'établir si ce biais est dû à l'organisation du cimetière ou à un recrutement spécialisé.
- La recherche d'une éventuelle organisation sur des liens de «parenté» n'est pas concluante car les deux seuls regroupements d'inhumations observés s'appuient sur des marqueurs d'activité dont la fréquence d'apparition est élevée au sein de l'échantillon. Ces regroupements peuvent donc correspondre à des inhumations d'individus ayant partagé certaines caractéristiques communes de mode de vie mais ne sont pas significatifs de liens spécifiques entre ces sujets. L'accroissement de la série permettra de déterminer si ces variations anatomiques sont caractéristiques de la population étudiée ou ne concernent que quelques groupes de sujets inhumés à proximité.

COMPARAISONS AVEC D'AUTRES SITES ET DISCUSSION

Une des seules comparaisons possibles actuellement dans la «région» est celle que l'on peut faire avec le site de *Quinta da Boavista* (Loulé, Algarve). Les récents travaux sur le cimetière musulman de cette ville, apparue à la période islamique, n'ont pu être exhaustifs mais une zone de la nécropole (125 m²), supposée bien plus vaste, a pu être entièrement fouillée par I. Luzia¹⁵ et la série de squelettes a été étudiée au laboratoire d'Anthropologie biologique de Coimbra par E. Cunha¹⁶ (Cunha *et al.*, 2002; Luzia, 2000). Le cimetière, attribué à la période almohade (moitié XII^e – moitié XIII^e siècle), est situé hors du périmètre urbain, sur le versant d'une colline dominant la ville, à 250 mètres d'une de ses portes et proche d'une voie principale. L'ensemble fouillé comprend 41 fosses sépulcrales creusées dans la roche calcaire, de forme sub-rectangulaire avec une profondeur moyenne d'environ 45 cm. Quinze d'entre elles possèdent une couverture constituée de dalles de calcaire.

L'orientation Est / Ouest de l'ensemble des 41 sépultures découvertes (dont 40 individuelles) correspond à des individus inhumés la tête à l'ouest, la face majoritairement tournée vers le sud sud-est. Les sujets reposent le plus souvent sur le dos (n = 17) ou sur le côté droit (n = 10), mais certains se présentent en position intermédiaire, le haut du corps reposant sur la face dorsale et les membres inférieurs sur le côté droit, étendus ou légèrement fléchis. La zone fouillée présente une certaine densité de sépultures qui apparaissent alignées, parallèlement, à environ 20 cm de distance les unes des autres. Sept tombes, plus superficielles, apparaissent posté-

rieures et ont été creusées entre les inhumations préexistantes (seuls deux cas de recouvrements sont apparus). Les résultats de ces recherches montrent une grande homogénéité dans le rituel d'inhumation.

Au niveau biologique, les variations anatomiques observées de manière caractéristique par E. Cunha sur l'échantillon de population de Loulé (crête supra mastoïdienne, aplatissement de l'arrière du crâne et absence de fusion totale de la 1^{ère} vertèbre du sacrum) n'apparaissent pas parmi les individus de *Rossio do Carmo* qui ont pu être étudiés. Cependant, nos données biologiques partielles ne permettent pas à l'heure actuelle une véritable comparaison des deux échantillons. Nous pouvons observer la sous-représentation des enfants en bas âge dans les deux groupes, avec l'absence des enfants de moins de 10 ans à *Quinta da Boavista*, et la présence d'un unique sujet périnatal également inhumé dans une sépulture d'adulte, sans plus de précisions possibles dans les deux cas.

Les pratiques funéraires des deux nécropoles musulmanes se ressemblent en ce qui concerne la simplicité des fosses sépulcrales et la présence de quelques couvertures constituées de dalles de calcaire ou de schiste. A *Quinta da Boavista*, les fosses sont toutes creusées dans la roche alors qu'à *Rossio do Carmo*, 96 % sont en pleine terre. L'interprétation de cette différence est difficile entre un choix prémédité de construction et/ou une contrainte imposée par le terrain, cependant, dans les deux cas, les corps semblent s'être décomposés en espace colmaté. Une autre différence apparaît en ce qui concerne la position des sujets dans les sépultures avec une majorité des inhumés étendus sur le dos à *Quinta da Boavista*, alors que cette position n'apparaît que dans un seul cas à *Rossio do Carmo*.

L'image des deux cimetières ne reflète pas tout à fait le même type d'organisation, beau-

coup plus régulière et apparemment structurée à *Quinta da Boavista*, en particulier au niveau de l'orientation des inhumations (tête vers l'ouest), du peu de recouvrements et superpositions. *Rossio do Carmo* apparaît beaucoup moins homogène mais la complexité du terrain et la qualité des données enregistrées peuvent être à l'origine de cette apparente diversité. En effet, aucune régularité ne semble apparaître mais la non-exhaustivité des zones fouillées et l'absence de certaines données ne permettent pas d'étudier de manière fiable les relations topographiques et l'organisation des tombes au sein de l'espace funéraire.

Ce parallèle avec le site de *Quinta da Boavista* n'apporte pas d'éléments particulièrement significatifs au niveau chronologique, les différences pouvant correspondre à une certaine variabilité des pratiques ou simplement à des différences provenant de la vision partielle restituée par les fouilles archéologiques.

Une comparaison rapide avec d'autres sites de la Péninsule ibérique montre que la situation topographique de *Rossio do Carmo* (et de *Quinta da Boavista*) correspond au schéma classique des nécropoles islamiques urbaines: à flanc de colline, *extra muros*, en bordure d'une des voies d'accès principales... De plus, la permanence d'un lieu comme espace funéraire de l'époque wisigothique à la période islamique se retrouve également en Espagne dans d'autres sites tel *Almoína* (Valencia) ou la *Puerta de Toledo* (Zaragoza) (Peral Bejarano, 1995). En ce qui concerne les structures, les inhumations en fosse simple creusée dans la terre ou dans la roche, avec ou sans couverture de plaques de pierres, correspondent à un type de sépultures très répandu sur la Péninsule ibérique et qui se rencontre aussi bien dans les nécropoles islamiques du sud-est de l'Espagne que dans les cimetières paléochrétiens ou mozarabes, plutôt en milieu rural (Peral Bejarano, 1995).

La poursuite des fouilles sur le site de *Rossio do Carmo* devrait permettre de compléter ces premiers résultats et d'établir des comparaisons avec des typologies de sépultures provenant d'autres nécropoles de la même période.

CONCLUSION

A partir de l'étude de la nécropole musulmane de *Rossio do Carmo*, nous avons tenté d'apporter de nouvelles données sur la population de Mértola de l'époque islamique.

Au niveau de l'approche anthro-biologique, nous avons insisté particulièrement sur le matériel disponible et les méthodes employées, avant de réaliser l'analyse permettant de définir et de caractériser partiellement l'échantillon disponible. La poursuite des fouilles devrait considérablement augmenter la série ostéologique de nouveaux squelettes et un bilan du matériel provenant des fouilles anciennes était indispensable afin de mettre en place la suite de l'étude.

A partir des données biologiques et de la documentation de terrain, l'approche anthropologique a permis d'aboutir à une vision relativement fiable, bien que non exhaustive, des pratiques funéraires rencontrées à *Rossio do Carmo* et d'aborder l'organisation de l'ensemble sépulcral. En l'absence de nombreuses données, l'espace funéraire demeure difficile à appréhender, notamment, en ce qui concerne sa période d'utilisation et sa chronologie. Néanmoins, nous avons obtenu quelques voies de recherches intéressantes qui pourront être approfondies par l'étude des nouvelles zones fouillées. Nous porterons une attention particulière à la stratigraphie du site et en particulier à la relation entre tombes paléochrétiennes et musulmanes.

Ces données inédites vont permettre d'établir des comparaisons entre les deux nécropoles (paléochrétienne et islamique) et d'appréhender les processus d'islamisation de la population de Mértola à partir de l'analyse de l'évolution des pratiques funéraires et de la confrontation des données biologiques des deux échantillons étudiés. Par l'approche archéo-anthropologique, nous pourrions tenter de déterminer si cette population archéologique, inhumée selon les pratiques musulmanes, présente des similitudes ou des divergences avec le groupe antérieur, inhumé selon des pratiques différentes. En effet, la comparaison des deux collections peut apporter un début de réponse à une des questions fondamentales dans la compréhension de l'évolution du site et du processus d'islamisation local: avons-nous affaire aux descendants de la population paléochrétienne qui se seraient convertis sous la domination musulmane (*Muwalladun*) ou à des allochtones musulmans (Arabes ou Berbères d'Afrique du Nord) venus s'installer à Mértola?

Cette recherche a présenté de nombreux intérêts méthodologiques et suscité une réflexion sur les possibilités et limites d'étude de collections anciennes. Malgré l'attention apportée aux squelettes et les tentatives d'approche anthropologique lors des fouilles de *Rossio do Carmo*, peu fréquentes à cette époque, la perte d'informations est considérable. Ceci ne fait que confirmer la nécessité d'un système efficace

d'enregistrement sur le terrain (Courtaud, 1996). Les objectifs de recherche doivent être définis préalablement afin de faire un choix cohérent dans l'observation de terrain lorsque des contraintes de temps empêchent une fouille exhaustive et un enregistrement complet des données.

Au printemps 2004, nous devons initier une campagne de fouilles dans une nouvelle zone de *Rossio do Carmo*, où des sondages effectués par les équipes du C.A.M. ont mis au jour des sépultures musulmanes. Ces fouilles programmées avec une méthodologie de terrain mieux adaptée devraient aboutir à des résultats plus concluants qui permettront de compléter et enrichir cette première étude de la nécropole musulmane de *Rossio do Carmo*.

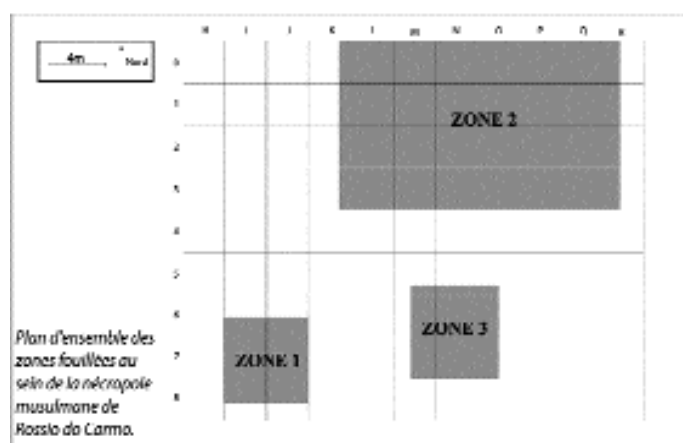
BIBLIOGRAPHIE

- BIRKNER, R. (1980), *L'image radiologique typique du squelette*. Maloine éditeur, Paris, 564 p.
- BONNABEL, L. (1996), Au-delà du squelette, le cadavre: quelques remarques d'ordre taphonomique utilisées pour la reconnaissance des enveloppes souples. *Rencontre autour du linceul. G.A.A.F.I.F.: bulletin de liaison*, n° spécial: 31-34.
- BORGES, A. (2001), As inscrições lapidares árabes de Mértola. *Museu de Mértola – Arte islâmica*. S. Macias & C. Torres (Dir.). Campo Arqueológico de Mértola, 101-104.
- BOULLE, E.-L. (2001), Evolution of Two Human Skeletal Markers of the Squatting Position: A Diachronic Study From Antiquity to the Modern Age. *American Journal of Physical Anthropology*, 115: 50-56.
- BRAGA, J. (1995), *Définition de certains caractères discrets crâniens chez Pongo, Gorilla et Pan. Perspectives taxonomiques et phylogénétiques*. Thèse de Doctorat, Université Bordeaux I, 398 p.
- BRUZEK, J. (1991), *Fiabilité des procédés de détermination du sexe à partir de l'os coxal. Implications à l'étude du dimorphisme sexuel de l'Homme fossile*. Thèse de Doctorat, Muséum National d'Histoire Naturelles, Institut de Paléontologie Humaine, Paris, 431 p.
- (1995), Diagnose sexuelle à l'aide de l'analyse discriminante appliquée au tibia. *Antropologia Portuguesa*, 13: 93-106.
- (2002), A Method for Visual Determination of Sex, Using the Human Hip Bone. *American Journal of Physical Anthropology*, 117: 157-168.
- CANDON, A. (1999), La colección antropológica del Campo Arqueológico de Mértola (s. II-XVI). *Arqueologia Medieval*, 6: 277-292.
- (2001), A necrópole islâmica de Mértola. *Museu de Mértola – Arte islâmica*. S. Macias & C. Torres (Dir.). Campo Arqueológico de Mértola, 83-99.
- CANDON, A., GOMEZ, S., MACIAS, S., RAFAEL, L. (2000), Mértola en torno al año mil. *Actas del V Congreso de Arqueología Medieval Española*. Junta de Castilla y León, Valladolid, 559-567.
- CASTEX, D. (1994), *Mortalité, morbidité et gestion de l'espace funéraire au cours du Haut Moyen Age. Contribution spécifique de l'anthropologie biologique*. Thèse de Doctorat, Université de Bordeaux I, 329 p.
- CASTEX, D., COURTAUD, P., HAMBURGEN-BONTEMPI, A. (1993), La détermination sexuelle des séries archéologiques – La validité de certains caractères osseux «extra-coxaux». *Bulletins et Mémoires de la Société d'Anthropologie de Paris*, n.s., 5: 225-235.
- CHEBEL, M. (1984), *Le Corps en Islam*. P.U.F., Quadrige, 234 p.
- COURTAUD, P. (1996), «Anthropologie de sauvetage»: vers une optimisation des méthodes d'enregistrement. Présentation d'une fiche anthropologique. *Bulletins et Mémoires de la Société d'Anthropologie de Paris*, 8 (3-4): 157-167.
- CRUBÉZY, É., MASSET, C., LORANS, E., PERRIN, F., TRANOY, L. (2000), *L'archéologie funéraire*. Ed. Errance, coll. «Archéologiques», Paris, 208 p.
- CRUBÉZY, É., TELMON, N., SEVIN, A., PICARD, J., ROUGÉ, D., LARROUY, G., BRAGA, J., LUDÉS, B., MURAIL, P. (1999), Microévolution d'une Population Historique. Etude des caractères discrets de la population de Missiminia (Soudan, IIIe-VIe siècle). *Bulletins et Mémoires de la Société d'Anthropologie de Paris*, n.s., 11 (1-2): 1-213.
- CUNHA, E. (2000), Bioarqueologia na Península Ibérica: o estado da questão. *Actas do 3º Congresso de Arqueologia Peninsular*. ADECAP, Porto, Vol. IX: 309-319.
- (2002), Antropologia Física e Paleoantropologia em Portugal: um balanço. *Arqueologia & História. «Arqueologia 2000 – Balanço de um Século de Investigação Arqueológica em Portugal»*, n°54: 261-271.
- CUNHA, E., MARQUES, C., SILVA, A. M. (2002), O passado em al'-ulyā: estudo antropológico de uma população muçulmana. *al'-ulyā. Revista do Arquivo Histórico Municipal de Loulé*, n°8: 35-49.
- DEBORDE, G. (1996), Typologie du linceul (essai): l'exemple de l'église de l'Assomption de Voué (Aube). *Rencontre autour du linceul. G.A.A.F.I.F.: bulletin de liaison*, n° spécial: 27-30.
- DUDAY, H. (1990), Observations ostéologiques et décomposition du cadavre: sépultures colmatées ou en espace vide. *Revue Archéologique du Centre de la France*, 29: 29-49.
- (1995), Anthropologie «de terrain», archéologie de la mort. *La Mort, passé, présent, conditionnel: Colloque du Groupe Vendéen d'Etudes Préhistoriques*, La Roche-sur-Yon, 33-58.
- DUDAY, H., COURTAUD, P., CRUBÉZY, É., SELLIER, P., TILLIER, A.-M. (1990), L'Anthropologie de «terrain»: reconnaissance et interprétation des gestes funéraires. *Bulletins et Mémoires de la Société d'Anthropologie de Paris*, n.s., 2 (3-4): 29-50.
- DUDAY, H., SELLIER, P. (1990), L'Archéologie des gestes funéraires et la taphonomie. *Les Nouvelles de l'Archéologie*, 40: 12-14.
- EL-BOKHARI (1984), Titre XXIII – Des funérailles. *Les traditions islamiques*. A. Maisonneuve (Dir.). Librairie d'Amérique et d'Orient, Paris, Tome I: 401-452.
- FAZEKAS, I. G., KOSA, F. (1978), *Forensic Fetal Osteology*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- FEREMBACH, D., SCHWIDETSKY, I., STLOUKAL, M. (1979), Recommandations pour déterminer l'âge et le sexe à partir du squelette. *Bulletins et Mémoires de la Société d'Anthropologie de Paris*, 6: 7-45.

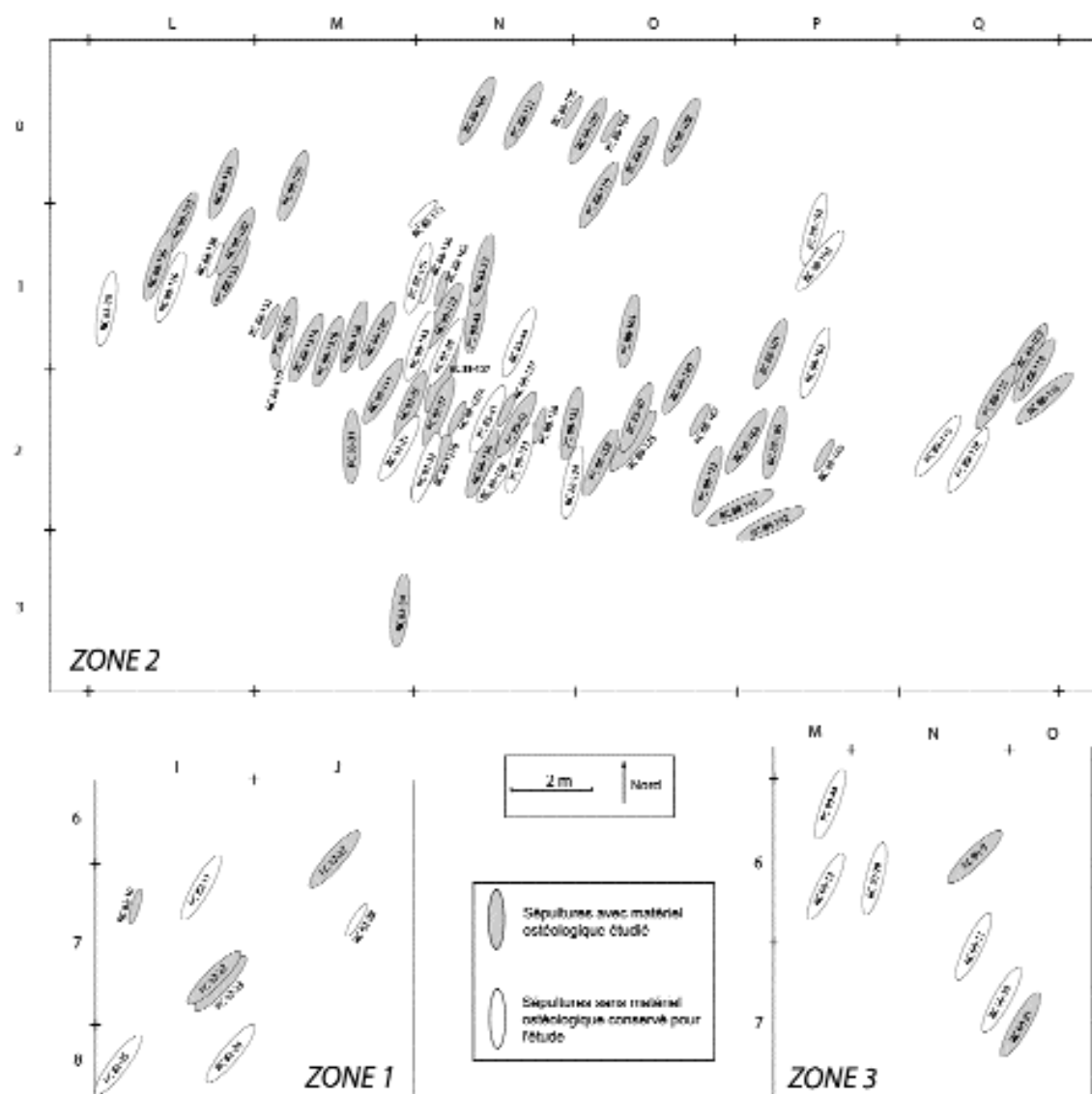
- FERREIRA, F. B. (1965), Uma planta arqueológica do Rossio do Carmo. *Revista de Guimarães*, LXXV: 59-72.
- FINNEGAN, M. (1978), Non-metric variation of the infracranial skeleton. *Journal of Anatomy*, 125 (1): 23-37.
- HAUSER, G., DE STEFANO, G. F. (1989), *Epigenetic Variants of the Human Skull*. Schweizerbart, Stuttgart, 301 p.
- HOUET, F., BRUZEK, J., MURAIL, P. (1995), Etablissement des nouvelles fonctions discriminantes à partir de l'os coxal applicables dans d'autres populations. *Antropologia Portuguesa*, 13: 157-170.
- INSOLL, T. (1999), *The Archaeology of Islam*. Blackwell Publishers, Social Archaeology, Oxford, 270 p.
- LE BARS, D. (2002), *La nécropole islamique de Rossio do Carmo, Mértola (Portugal): apports des données anthropologiques et archéologiques à l'approche historique*. Mémoire de D.E.A., École Pratique des Hautes Etudes, Paris, 114 p.
- LECLERC, J. (1990), La notion de sépulture. *Bulletins et Mémoires de la Société d'Anthropologie de Paris*, n.s., 2 (3-4): 13-18.
- LEDERMANN, S. (1969), *Nouvelles tables types de mortalité*. Presses Universitaires de France, Travaux et documents, Paris.
- LEROI-GOURHAN, A. (1988), *Dictionnaire de la Préhistoire*. P.U.F., Quadrige, 1277 p.
- LUZIA, I. (2000), A escavação arqueológica de emergência do cemitério muçulmano da «Quinta da boavista» / Loulé. *al'ulyā. Revista do Arquivo Histórico Municipal de Loulé*, n° 7: 129-185.
- MACIAS, S. (1992), A basílica paleocristã e as necrópoles paleocristã e islâmica de Mértola: aspectos e problemas. *XXXIX Corso di Cultura sull'Arte Ravennate e Bizantina*. Edizione del Girasole, Ravenna, 401-434.
- (1993), Um espaço funerário. *Museu de Mértola – Basílica Paleocristã*. Campo Arqueológico de Mértola, 31-62.
- MACLAUGHLIN, S. M. (1990), Epiphyseal Fusion at the Sternal End of the Clavicle in a Modern Portuguese Skeletal Sample. *Antropologia Portuguesa*, 8: 59-68.
- MASSET, C. (1975), La mortalité préhistorique. *Cahiers du Centre de Recherches Préhistoriques*, 4: 63-90.
- (1987), Le «Recrutement» d'un ensemble funéraire. *Anthropologie physique et Archéologie. Méthodes d'études des sépultures*. H. Duda & C. Masset (Dir.). CNRS Ed., Paris, 111-134.
- (1992), L'étude des sépultures et la paléosociologie. *La Préhistoire dans le monde*. J. Garanger (Dir.). P.U.F., 263-279.
- MC MILLAN, G. P. (1997), A Preliminary Analysis of the Paleochristian and Islamic Cemeteries of Rossio do Carmo, Mértola, Portugal. *Arqueologia Medieval*, 5: 13-22.
- MC MILLAN, G. P., BOONE, J. L. (1999), Population History and the Islamization of the Iberian Peninsula: Skeletal Evidence from the Lower Alentejo of Portugal. *Current Anthropology*, 40 (5): 719-726.
- MENDES, J., OLIVEIRA, J. C. (1986), A Arqueologia, a Antropologia e a Paleoantropologia, Ciências interdisciplinares. A propósito dos achados de Mértola. *Arquivo de Beja*, Vol. III, 2ª série: 269-273.
- MOORREES C. F., FANNING E. A., HUNT E. E. (1963a), Age variation of formation stages for ten permanent teeth. *Journal of Dental Research*, 42 (6): 1490-1502.
- MOORREES, C. F., FANNING, E. A., HUNT, E. E. (1963b), Formation and resorption of three deciduous teeth in children. *American Journal of Physical Anthropology*, 21: 205-213.
- MURAIL, P. (1996), *Biologie et pratiques funéraires des populations d'époque historique: une démarche méthodologique appliquée à la nécropole gallo-romaine de Chantambre (Essonne, France)*. Thèse de Doctorat, Université de Bordeaux I, 267 p.
- OLIVEIRA, J. C. (1986), A Antropologia Física aplicada a Arqueologia. A experiência do Campo Arqueológico de Mértola. *Arquivo de Beja*, Vol. III, 2ª série: 245-252.
- OSSENBERG, N. S. (1969), *Discontinuous morphological variation in the human cranium*. Ph. D. Dissertation, University of Toronto.
- OWINGS-WEBB, P. A., SUCHEY, J. M. (1985), Epiphyseal union of the anterior iliac crest and medial clavicle in a modern multiracial sample of american males and females. *American Journal of Physical Anthropology*, 68: 457-466.
- PERAL BEJARANO, C. (1995), Excavación y estudio de los cementerios urbanos andalusíes – Estado de la cuestión. *Estudios sobre cementerios islámicos andalusíes*. Manuel Acien Almansa & Mª Paz Torres Palomo (Dir.). Universidad de Málaga, Málaga, 11-36.
- RAGHEB, Y. (1992), Structure de la tombe d'après le droit musulman. *Arabica*, 39 (3): 393-403.
- RENAERTS, M. (1986), *La mort, rites et valeurs dans l'Islam maghrébin*. Edition de l'Université Libre de Bruxelles – Centre de Sociologie de l'Islam, coll. «Le monde musulman contemporain – Initiations», Bruxelles, 90 p.
- ROCHA M. A. (1995), Les collections ostéologiques humaines identifiées du Musée Anthropologique de l'Université de Coimbra. *Antropologia Portuguesa*, 13: 7-38.
- SAUNDERS, S. R. (1989), Nonmetric skeletal variation. *Reconstruction of Life From the Skeleton*. M. Y. Iscan & K. A. R. Kennedy (Dir.). Wiley-Liss, New York, 95-108.
- SELLIER, P. (1989), Hypotheses and estimations for the demographic interpretation of the Chalcolithic population from Mehrgarh, Pakistan. *East and West*, 39: 11-42.
- (1996), La mise en évidence d'anomalies démographiques et leur interprétation: population, recrutement et pratiques funéraires du tumulus de Courtesoult. *Nécropoles et sociétés au premier âge du Fer: le tumulus de Courtesoult (Haute-Saône)*. J. F. Piningre (Dir.). Maison des Sciences de l'Homme, Paris, 54: 188-202.
- SILVA, A. M. (1995), Sex assessment using the calcaneus and talus. *Antropologia Portuguesa*, 13: 107-119.
- TORRES, C., OLIVEIRA, J. C. (1987), O criptopórtico-cisterna da Alcáçova de Mértola. *Actas del II Congreso de Arqueología Medieval Española*. Asociación Española de Arqueología Medieval, Madrid, 617-626.
- TURNER, C. G., NICHOL, C. R., SCOTT, G. R. (1991), Scoring Procedures for Key Morphological Traits of the Permanent Dentition: The Arizona State University Dental Anthropology System. *Advances in Dental Anthropology*. Wiley-Liss, New-York, 13-31.
- UBELAKER, D. H. (1978), *Human skeletal remains. Excavation, analysis, interpretation*. Taraxacum, Washington, 172 p.
- VEIGA, S. E. (1880), *Memórias das Antiguidades de Mértola*. Imprensa Nacional, Lisboa.
- WASTERLAIN, S. N., CUNHA, E. (2000), Comparative performance of femur and humerus epiphyseal for sex diagnosis. *Biom. Hum. et Anthropol*, 1-2: 9-13.

NOTES

- 1 Etude réalisée au *C.A.M* dans le cadre d'un D.E.A. soutenu à l'Ecole Pratique des Hautes Etudes, IVe Section, Paris. Boursière de la Fundação Calouste Gulbenkian. e-mail: lilybars@yahoo.com
- 2 Boursière de la Fundação para a Ciência e a Tecnologia.
- 3 Nous présentons un rapide aperçu de l'historique du site car plusieurs publications en ont déjà traité de manière détaillée. Pour plus de précisions se référer aux articles de S. Macias (1992, 1993) et A. Candón (2001).
- 4 Premier squelette – ICEN – 799: 1030 cal DC (1 sigma: 1007 – 1163 cal DC; 2 sigma: 960 – 1230 cal DC).
Second squelette – ICEN – 800: 1398 cal DC (1 sigma: 1280 – 1440 cal DC; 2 sigma: 1250 – 1510 cal DC).
- 5 Les conditions de fouilles et l'étalement des campagnes sur une dizaine d'années ont pu être à l'origine d'une certaine confusion et d'attribution rapide d'ossements à certaines sépultures.
- 6 Estimation secondaire avec référence ostéométrique intra-populationnelle: un sous-groupe de référence a été constitué des sujets immatures dont les dents étaient préservées afin de répartir, en fonction des mensurations, les autres individus dans les différentes classes d'âge. L'établissement d'un véritable tableau interne de référence a été limité et ces données utilisées uniquement en complément des autres méthodes.
- 7 Fœtus âgés de sept à onze mois lunaires c'est-à-dire décédés entre le sixième mois de gestation (*a priori* viables) et quatre semaines après parturition, les enfants mort-nés compris.
- 8 Ainsi, d'après l'étude de S. M. MacLaughlin (1990) sur la collection de squelettes du *Museu Bocage* (Lisbonne), tous les individus de plus de 29 ans présentent une fusion totale, sans traces visibles, de l'extrémité sternale de la clavicule (stade 5).
- 9 Des analyses d'ADN réalisées sur les ossements peuvent également déterminer de manière extrêmement fiable le sexe des individus adultes ou immatures, cependant, elles nécessitent une bonne conservation de l'ADN et demeurent onéreuses.
- 10 Cf. Tableau 1: Représentation et état de conservation des ossements.
- 11 Ainsi, des mesures de longueurs d'os longs n'ont pu être réalisées que pour une douzaine d'individus sur les 52 sujets adultes: longueur du radius pour 5 individus, du fémur pour 4, du tibia pour 6...
- 12 El-Bokhâri ou *al-Bukhari*, décédé en 869 après J.-C., est un des principaux auteurs des compilations de *hadith(s)*.
- 13 Les sépultures individuelles correspondent à l'inhumation d'un sujet unique alors que les sépultures plurielles regroupent deux ou plusieurs individus dans la même structure funéraire. Deux types de sépultures plurielles sont généralement différenciés, selon la contemporanéité du dépôt des corps dans la tombe: les sépultures multiples constituées du dépôt simultané de plusieurs cadavres et les sépultures collectives avec un dépôt successif des défunts dans la même structure funéraire (Leclerc et Tarrête *in* Leroi-Gourhan, 1988; Masset, 1992).
- 14 Chapitre LXXIV – Du fait d'enterrer deux ou trois personnes dans une même fosse. Chapitre LXXVI – De ceux qui doivent être placés les premiers dans la partie de la fosse dite *lahd* (El-Bokhâri, 1984: 433).
- 15 Archéologue de la Mairie de Loulé, Algarve.
- 16 Professeur d'Anthropologie biologique, Laboratoire d'Anthropologie de la Faculté de Sciences et Techniques de l'Université de Coimbra.



Plans de répartition des sépultures musulmanes de Rossio do Carmo dans les zones 1, 2 et 3.



Annexe 2

Plans de répartition des sépultures musulmanes de Rossio do Carmo en fonction de l'âge des sujets étudiés, dans les zones 1, 2 et 3 (seules les sépultures dont les squelettes ont été étudiés sont représentées sur ces plans)

