

Crónica de la destrucción de una vía romana en al-Andalus: el caso de las rutas de la Sierra de Huelva

J. Ramírez del Río
Universidad de Córdoba

Introducción

El estudio de las vías romanas y de su herencia en la conformación de las rutas de al-Andalus es un tema que requiere de una gran dedicación, pues los datos acerca de este tema están tan dispersos tanto en las fuentes como en los informes arqueológicos que resultaría difícil realizar en estos momentos un trabajo de conjunto sobre este asunto. Aunque conocemos razonablemente bien las rutas que unían las distintas poblaciones de al-Andalus, no tenemos apenas información acerca de la actividad reparadora o constructora de este tipo de infraestructura, a la que las fuentes árabes no dedican la misma atención que a puentes, murallas o atarazanas, y muchísimo menos que a la construcción de mezquitas, de las que sí tenemos abundantes noticias¹. Por esta razón la investigación que llevé a cabo para la ponencia presentada a las XVIII Jornadas de Patrimonio de la Comarca de la Sierra de Huelva² me deparó algunas sorpresas, aunque no pude por razones tanto de tiempo como del tema propuesto por la organización, agotar este tema. A partir de este momento comencé a recopilar todas las noticias relativas a la brusca desaparición a partir de la época de la *fitna* ocurrida durante el emirato del omeya 'Abd Allāh (888-912), de una parte de la antigua vía romana que unía Sevilla con Beja y que, pasando por Aroche, unía estas dos capitales de cora. La mencionada desaparición de esta infraestructura resulta tan llamativa como grave para la historia de la región, que a partir de este momento quedó marginada y apenas volvió a aparecer en las fuentes árabes durante el resto del período de la historia de al-Andalus.

Sería deseable la realización de estudios locales en muchos más casos, de forma que pudiéramos esclarecer la casuística relacionada con su creación, conservación o abandono definitivos, pues ni siquiera en las obras acerca de las consultas legales³

¹ Como ejemplo de la falta de investigaciones acerca de las vías que unían las poblaciones y los problemas a los que dan lugar, tenemos que destacar que en una obra tan notable por otros conceptos como *Agricultura y poblamiento rural en Sevilla durante la época 'abadi*, Ayuntamiento de Sevilla, 2001, del Dr. A. Tāhirī, no hay un solo apartado referente a dichas vías.

² Jornadas de Patrimonio de Cumbres Mayores 2002, 21 a 24 de marzo, a las que acudí con una ponencia conjunta con D.ª María Teresa Henares, "Las vías de comunicación romanas e islámicas en la Sierra Norte de Huelva".

³ Cfr. Lagardère, V., *Histoire et société en Occident musulman au Moyen Âge. Analyse du Mi'yār d'al-Wanšārīsī*, Madrid, CSIC y Casa Velásquez, 1995.

(*fatwas*) resulta posible encontrar información relevante acerca de la manera en que los andalusíes articularon este importantísimo elemento: el cuidado por las vías de comunicación.

Las vías romanas y al-Andalus

La herencia de las vías romanas⁴ en el trazado de las rutas de época islámica es muy evidente, y en tiempos del emirato y el califato de Córdoba podemos encontrar más cambios en lo que se refiere a su utilización, en la mayor o menor importancia de las ciudades que unen las vías, más que en el desarrollo de una infraestructura nueva surgida al calor de la nueva situación política, por lo que el diseño de estas vías se mantiene plenamente vigente en la primera época⁵. En gran número de casos resulta muy complicado señalar el final de la época tardo-romana y el comienzo de la medieval.

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

Se advierte, por tanto, en época islámica, una simplificación de las vías de comunicación de la zona. En parte este hecho podemos atribuirlo, con P. Sillières⁶, a la poca resistencia y acondicionamiento de las vías romanas de la región, que estarían formadas

⁴ Roldán Hervás, J. M.; *Itineraria Hispana. Fuentes Antiguas para el estudio de las vías romanas de la Península Ibérica*, Valladolid-Granada, 1975; Thouvenot, R., *Essai sur la province romaine de Betique*, Paris, 1973.

⁵ Cfr. Roldán Castro, F., *Niebla musulmana (siglos VIII-XIII)*, Diputación de Huelva, 1997 (2.ª ed), 125-127; Torres Balbas, L., "La vía Augusta y el Arrecife musulmán", en *Al-Andalus XXIV* (1959), 443 ss; Valencia Rodríguez, R., *Sevilla musulmana hasta la caída del califato: contribución a su estudio*, Tesis doctoral presentada en la Universidad Complutense de Madrid, 1985, folios 71-103.

⁶ Sillières, P., "Vía romana y villae en la zona de La Palma del Condado (Huelva)", *Habis* 12 (1981), 409-418.

por una vía terrena de estructura simple y de factura muy económica. Por ello las destrucciones de la época de la *fitna* serían particularmente dañinas, pues una estructura de este tipo necesita una actividad constante de reparación, impedida en este caso por los conflictos.

De los caminos entre Sevilla y Beja⁷ sólo quedó a partir del siglo XI el que atravesaba por la costa, cruzaba el Guadiana, llegaba a Mértola, y finalmente subía a Beja, mientras el que pasaba por Aroche y Serpa, en principio mucho más directo, quedó en tal estado que el geógrafo al-Idrīsī no lo menciona en su obra *Nuzhat al-muštāq fī ijtirāq al-afāq*⁸, y sólo aparece como camino secundario en otra obra de este prolífico autor, el *Uns al-muhaŷ wa-rawq al-furay*⁹. Es obvio que la destrucción de una infraestructura de este tipo sólo puede producirse de manera progresiva, y que durante un cierto tiempo pudo ser utilizada como camino de caballería, pero su deterioro lo condenaba a la desaparición a medio plazo.

Resulta necesario determinar las fronteras entre las distintas demarcaciones administrativas en la época omeya a la hora de establecer una organización del territorio, pues evidentemente este orden tuvo consecuencias notables en la conservación y en la modificación de las rutas en esta zona. Gracias a los textos acerca de Cortegana y Aroche podemos llegar a determinar la frontera entre las coras o provincias de *Išbiliyya* (Sevilla) y *Baġa* (Beja, actualmente en Portugal) con mucha precisión, pues un texto de Ibn Ḥayyān nos señala la pertenencia de Aroche a la cora de Beja, mientras un buen número de fuentes nos refieren la pertenencia de Cortegana a la cora de Sevilla, siendo el *iqḷīm* o distrito más occidental de dicho territorio.

Este texto demuestra la pertenencia de buena parte de esta zona de la Sierra de Huelva a la cora de Beja, y explica las razones por las que han llegado hasta nosotros pocas noticias en las fuentes árabes acerca de su desarrollo histórico, pues ésta era una región sujeta con dificultad al emirato, por lo que apenas recibiría atención por parte de los cronistas cortesanos, que son los que nos han transmitido la mayor parte de las noticias que conservamos acerca del estado omeya de al-Andalus. Resulta sorprendente por otro lado que una zona en la que había tan pocos núcleos habitados tuviera dos tan próximos el uno del otro y a pesar de ello formaran parte de unidades administrativas distintas, lo que demuestra la falta de peso en la política del emirato de esta zona, aunque tenemos que pensar que en los primeros tiempos la población árabe de Sevilla y de Beja tenía la misma procedencia e incluso una alianza que incidía en que toda rebelión gestada

⁷ Padilla, A., *La provincia romana de la Bética (253-422)*, Sevilla, 1989, 206.

⁸ Al-Idrīsī, *Nuzhat al-muštāq fī ijtirāq al-āfāq*, ed. R. Dozy, Leiden, Brill, 1968 (reedición de la de 1886), 214-219, en que trata de las rutas que enlazan el Garb al-Andalus con el resto del país.

⁹ Al-Idrīsī, *Los caminos de al-Andalus en el siglo XII*, ed. Jassim 'Abīd, Madrid, CSIC, 1989, 84-85.

en una de estas provincias se transmitiera con rapidez a la otra, como sucedió la de al-'Alà al-Yaḥṣūbī en el año 763 o Sa'īd al-Yaḥṣūbī en el 765 o Ḥaywa b. Muḷāmis en el 771¹⁰. La preponderancia de los árabes en la zona fue perdiendo peso a finales del siglo VIII y comienzos del IX, y cuando comenzaron a surgir en al-Andalus grupos de muladíes, de personas de origen hispano que se habían convertido al Islam y reclamaban los mismos derechos que los árabes, los señores muladíes se apoderaron de toda la zona.

Año 234 H

Rebelión de Faraỵ b. Jayr al-Ṭuṭāliqī¹¹

(...) *En él salió Faraỵ b. Jayr al-Ṭuṭāliqī¹² de Danhaka¹³ y de Arūš, se rebeló y reunió a gente corrupta. El emir 'Abd al-Raḥman se ocupó de él con la caballería, y lo asedió hasta que acató su autoridad y volvió a la comunidad. El emir lo acogió y aumentó su rango, dándole el gobierno de la cora de Bāḡa. Sin embargo no tardó en rebelarse contra él, pues le sucedieron cosas graves que corrompieron su obediencia. Entre sus descendientes está Bakr b. Salama, nombrado gobernador (al-mustanzil) en época de 'Abd al-Raḥman al-Nāṣir li-Dīn Allāh.*

No hemos encontrado "Arūš" en las obras geográficas andalusíes, aunque sí aparece en algunas obras bio-bibliográficas (*tarāyīm*). Ibn Baškuwāl la menciona en su obra *Al-Šila* (p. 575, biografía 1279), y dice que es: "Del país del oeste (*min bilad al-garb*) aunque Ibn al-Abbār discute su emplazamiento, y dice en una ocasión que es de la frontera oeste, y se dice que pertenece al gobierno de Córdoba". Pensamos que esta Arūš es la que menciona Ibn Gālib en un fragmento de su obra *Farḥat al-anfus fī ta'rīj al-Andalus* (ed. del doctor Luṭfī 'Abd al-Badī', p. 21), diciendo que es una de las ciuda-

¹⁰ Bosch Vilá, J., *La Sevilla Islámica*, Universidad de Sevilla, 1985, 36-42.

¹¹ Ibn Ḥayyān, *Al-Muqtabis*, II, ed. M. 'Alī Makkī, El Cairo, 1994, 145.

¹² El topónimo de Ṭuṭāliqa no aparece en ninguna otra fuente andalusí, pero sí en una fuente oriental que tomaba sus referencias sobre la Península Ibérica en otras fuentes andalusíes que no han llegado hasta nosotros, y en este caso seguramente de la obra de la de Aḥmad b. Muḥammad al-Rāzī. Este autor persa, Yāqūt al-Ḥamawī al-Rūmī transmite la siguiente información sobre esta población en el *Mu'jam al-buldān* (t. IV, ed. Beirut, 1957). Dice que es una aldea (balda) de al Andalus, del *iqḷīm* de Baḡa, en la que hay minas de plata pura. De esta aldea procede 'Abd Allāh (también nombrado con la variante de 'Ubayd Allāh b. Faraỵ al-Ṭuṭāliqī el gramático. Estudió con Abū 'Alī al-Qālī y Abū 'Abd Allāh al-Riyāhī (también nombrado como al-Rabāhī, con ba), y con Ibn al-Quṭayya. Compuso obras de *adab* y lexicografía, y una obra en que recopilaba una selección de la *Mudawana*. Murió en el año 386. En cuanto a la biografía, la toma de la *Šila* de Ibn Baškuwāl (n.º 659). También hemos encontrado referencias a Ṭuṭāliqa en el texto traducido al español que publicó Pascual de Gayangos *Memoria sobre la autenticidad de la Crónica denominada del moro Rasis*, Madrid, 1852, 54, aunque el nombre ha pasado a Tocania (y en otro manuscrito Totarrique, que está más cercano al nombre árabe). Según Lévi-Provencal ha pasado a llamarse Toucanique: "La Description de l' Espagne d' Ahmad al-Rāzī. Essai de reconstitution de l'original arabe et traduction française", *Al-Andalus*, XVIII (1953), 88.

¹³ Ibn Gālib, *Farḥat al-anfus fī ta'rīj al-Andalus*, ed. del doctor Luṭfī 'Abd al-Badī', *Maḡallat al-majṭū'āt*, 21; Ibn Ḥayyān, *Al-Muqtabis*, ed. 'Abd al-Raḥmān 'Alī al-Ḥaḡyī, Beirut, 1965, 149.

des de la cora de Bāġa, aunque en el original publicado aparece “Awraš”, y pensamos que es un error por intercambio del lugar de las dos letras en el manuscrito.

La política del emirato de Córdoba hacia los rebeldes fue, durante bastante tiempo, muy flexible, pues a cambio de aceptar la soberanía nominal del gobernante omeya y de enviarle algún tributo los sublevados recibían la investidura como gobernadores de los territorios que controlaran, por lo que no debemos prestar demasiada atención a las descripciones de las campañas militares contra éstos, y menos de los éxitos que se atribuye a los emires en sus luchas contra los rebeldes.

También hemos encontrado tras esto otro texto de Ibn Ḥayyān en el *Kitāb al-Muqtabis*, en que indica, en la exposición de los hechos del año 363, que en él:

Detentó el Šāhib al-šurṭa, el tío del emir Hišām Rā'iq b. al-Ḥakam, el cargo de alcaide de Baṭalyaws (Badajoz), al que añadió Ramkab, Awrūš, Madalayn y Umm Ÿa'far, junto a lo que ya detentaba en Faḥṣ al-Ballūṭ.

No hay duda de que se refiere a la misma “Arūš” mencionada en el texto de Ibn Ḥayyān, y que es la población conocida hoy por el nombre de Aroche, que es una ciudad romana antigua que tenía por nombre Arucci Vetus. Teniendo en cuenta la corta distancia que separa una y otra población podemos encontrar un límite muy preciso, contrariamente a lo que suele suceder en este tipo de demarcaciones. Por otro lado resulta evidente que la razón por la que se concede al *šāhib al-šurṭa* (o jefe de policía) el gobierno de esta población de forma excepcional es la lucha contra los beréberes, que se rebelaban continuamente en la zona de Mérida y Badajoz y que dieron graves quebraderos de cabeza al emir ‘Abd al-Raḥmān II. Por ello se puso esta plaza bajo su gobierno, para poder actuar contra los rebeldes y para proteger a los habitantes de sus incursiones.

Rutas que atravesaron la Sierra Norte en época islámica

Conocemos las rutas de al-Andalus gracias a un género geográfico que alcanzó bastante desarrollo en el Islam medieval, que es el de *al-Masālik wa-l-mamālik* (Los caminos y los reinos). Los escritores de este género procuraban proporcionar una gran cantidad de información a los viajeros que a lo largo de todo el mundo islámico de la Edad Media tenían que desplazarse para comerciar o para realizar peregrinaciones o viajes de estudio. Por ello señalaban las rutas entre las ciudades y núcleos de población principales, la distancia que había entre ellas expresada en millas, equivalentes a 1,8 Km., en ocasiones el tiempo que se tardaba en cubrir estas distancias, expresado en días, aunque

en caso de que la distancia fuera menor al día, se señalaba esta misma situación añadiendo: “un día de camino pausado”, o “un día relajado”. Haciendo la media de las distancias y lo que se nos señala como el tiempo que tardaban en recorrerlo, da la sensación de que los cálculos de los geógrafos andalusíes tendían bastante a la exageración o al optimismo más immoderado, pues un día de marcha viene a ser evaluado en unas treinta millas o cincuenta y cinco kilómetros en los recorridos normales, mientras que algo más de eso ya es referido como una jornada pesada.

Tenemos que destacar dos autores por su importancia para nuestro estudio: el primero fue Abū ‘Ubayd al-Bakrī¹⁴, geógrafo del siglo XI originario de Saltés e hijo del rey de la taifa de esta población, que cedió su gobierno a al-Mu‘taḍid cuando la taifa de Sevilla comenzó su expansión. Fue discípulo de Ibn Ḥayyān, el principal historiador de al-Andalus, y su información acerca de la zona de Huelva es particularmente notable dada su trayectoria personal y sus conocimientos directos de esta región. El segundo autor es al-Iḍrīsī, un geógrafo siciliano del siglo XII que recopiló las obras de otros geógrafos anteriores y le añadió una gran cantidad de información procedente de otros viajeros. Su obra, la *Nuzhat al-muštāq fi ijtirāq al-afāq*¹⁵ nos proporciona el referente de un geógrafo más apartado de al-Andalus pero que proporciona toda la información de las vías consideradas más relevantes, y sobre todo nos permite una verificación de las rutas que ofrece al-Bakrī.

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

Beja era el punto central de las comunicaciones del Garb al-Andalus, y la capital de la cora que llevaba este nombre; aunque no conservamos demasiados datos acerca de la situación administrativa de la zona, esta cora tenía una gran relevancia en el Garb al-Andalus, pues en ocasiones vemos a los gobernadores de Beja ocupar el mando de las coras o provincias circundantes, como la de Oksonoba o Mérida. Desde allí partían las demás rutas, que llevaban:

De Beja a Mértola (treinta y cinco millas, unos sesenta y tres kms). Desde el *hiṣn*

¹⁴ Al-Bakrī, *Ÿugrāfiyyat al-Andalus wa-Urubba min Kitāb al-Masālik wa-l-Mamālik*, ed. ‘Abd al-Raḥmān ‘Alī al-Ḥayyī, Beirut, 1968.

¹⁵ Vid. nota 8.

de Mértola se podía bajar por el Guadiana hasta el Océano Atlántico (cuarenta millas = 73 km), y llegar por barco a alguno de los puertos importantes de al-Andalus, como Sevilla o Algeciras.

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

Es obvio que en este esquema falta un enlace que uniría, de forma natural, la población de Aroche con la región de Mérida y Badajoz. La Dra. Fátima Roldán ya apuntó en su obra *Niebla musulmana* tanto esta necesidad como la falta de noticias concretas en las fuentes árabes de su existencia¹⁶; tenemos que considerar que la falta de menciones a una infraestructura viaria no significa en modo alguno que la población local no utilizase caminos de caballería y senderos para evitar dar el rodeo por Sevilla a que se verían obligados, pero no podemos abordar su uso por la falta de noticias concretas.

La segunda vía que atravesaba la Sierra de Aroche o la zona del Norte de Huelva era la unía Sevilla con Badajoz. Esta ruta partía de Sevilla y llegaba a una población que al-Idrīsī denomina Kurt, a veinticinco millas o cuarenta y cinco kms de Sevilla, y que posiblemente se trate de Aznalcóllar, aunque será necesario buscar alguna otra noticia en las fuentes, que todavía no tenemos, para poder confirmar esta atribución. Desde allí partían dos rutas:

- a) La primera pasaba por Krīh, que se encontraba a veintidós millas (cuarenta kms). De esta última localidad Jassim Abid Mirzal sugiere que podría tratarse de Calera de León¹⁷, aunque si consideramos que en dialecto andalusí había cierta confusión entre la *qāf* y la *kāf* tenemos que señalar que no sería extraño que simplemente mencione una alquería indeterminada. Pensamos que este topónimo corresponde a la población de época romana de Curica, que era una de las cuatro localidades mayores que jalonaban la vía romana entre Hispalis y Emérita Augusta. Desde allí seguí hasta el ḥiṣn de Šagūnsa hay doce millas (unos veintiún kms y medio) y desde allí hasta Jerez de los Caballeros hay otras doce millas.
- b) La segunda pasaba por el Ḥiṣn de al-Jušanī, que se encontraba a treinta millas (unos cincuenta y cuatro kms) de Kurt. Resulta particularmente difícil señalar de qué fortaleza podría tratarse pues la familia al-Jušanī contaba con miembros importantes en Córdoba y evidentemente esta denominación nos

¹⁶ Roldán Castro, F., *Niebla musulmana (siglos VIII-XIII)*, 150-151 y 381.

¹⁷ Al-Idrīsī, *Los caminos de al-Andalus en el siglo XII*, 151.

señala al titular de la fortaleza, no a un topónimo heredado de época clásica, o que nos indique su ubicación. Sin embargo parece claro que debía encontrarse por la zona de la sierra de Aroche. No contamos tampoco con la medida de su distancia hasta Jerez de los Caballeros, sólo con respecto a Sevilla, aunque dada la desproporción de la distancia de Krih hasta Šagunsa (doce millas) y hasta el ḥiṣn de al-Jušanī (treinta) parece claro que desde allí la marcha hasta Šarīsa debía ser sencilla, de apenas unas horas.

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

Hasta Jerez de los Caballeros llegaba también la ruta que partía de Córdoba para llegar a Badajoz, pues a través de Constantina y Reina podían llegar los viajeros hasta este mismo punto, lo que sin duda contribuyó a acentuar la importancia de esa localidad una vez que Fuente de Cantos fue perdiendo relevancia. Había otra ruta que unía Córdoba con Badajoz a través de Mérida, y que evidentemente procedía de época clásica, en que Badajoz aún no había sido fundada y Mérida era de unas ciudades más importantes de al-Andalus, pero implicaba un rodeo un poco por encima de la zona que nos interesa.

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

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

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

muladíes distintos en esta zona que competían por hacerse con el poder, condujo a que esos lugares, básicos para el buen funcionamiento de las rutas comerciales, desaparecieran.

Resulta necesario preguntarse también si este tipo de establecimientos no ejercería algún tipo de labor de mantenimiento de las vías en las que estaba situado, y sobre su relación con el poder político y con la administración de cada cora. El mantenimiento de las rutas y las reparaciones de los caminos eran uno de los cometidos asignados a los gobernadores de las provincias, pero es evidente que estas funciones debían ser realizadas en las cercanías de cada núcleo urbano por las personas de cada localidad designadas por el cadí; sin embargo la existencia de los *manāzil* en los lugares intermedios de cada ruta entre ciudades permitía que alguien se ocupara del mantenimiento de unos tramos que, en otro caso, quedarían abandonados. Pensamos que la destrucción de los *manāzil* provocada por la *fitna* condujo a un abandono relativo de estos caminos, hecho que influyó en su paulatina pérdida de relevancia frente a dos rutas alternativas para ir desde Sevilla o Córdoba hacia el occidente de al-Andalus.

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

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

La falta de tentativas para recuperar la vía entre Aroche, Serpa y Beja no se produjo ni siquiera en la época de mayores obras públicas de la historia de al-Andalus: la almohade¹⁸. Las campañas de los portugueses contra las localidades del Algarbe obligaron al califa al-Manşūr a realizar una serie de campañas en la zona, y por las rutas que

¹⁸ Valor Piechotta, M. y Tahiri, A. (eds), *Sevilla almohade*, Fundación Tres Culturas y Universidad de Sevilla, 1998; Valor Piechotta, M. (ed), *El último siglo de la Sevilla almohade*, Ayuntamiento y Universidad de Sevilla, 1995; AA.VV., *VIII Centenario de la Giralda (1198-1998)*, Publicaciones CajaSur, 1998; Valor Piechotta, M., *Arquitectura militar y palatina en la Sevilla almohade*, Sevilla, 1991; Valor Piechotta, M., "De Hispalis a Isbiliya", en *Edades de Sevilla*, Ayuntamiento de Sevilla, 2002, 41-58; Valor Piechotta, M. y Ramírez del Río, J., "Sobre la cronología de las murallas", en *Sevilla almohade*, 26-39; Ramírez del Río, J. y Valor Piechotta, M., "Las murallas de Sevilla. Apuntes historiográficos y arqueológicos", en *Qurtuba IV* (1999), 167-179; Viguera Molins, M.^a J., "Los almohades en Sevilla: 1147-1248", en *Sevilla almohade*, 19-23 y de la misma autora "La ciudad almohade de Sevilla", en *VIII Centenario de la Giralda (1198-1998)*, 15-30; Roldán Castro, F., "Entre gentes del libro (La dominación islámica)", en *Magna Hispalensis*, Sevilla, 1992, 117-133 y Valencia, R., "Sevilla 1147-1248", en *El último siglo de la Sevilla almohade*, 39.

siguió su ejército podemos comprobar que, aunque la ruta más directa entre Sevilla y Beja era la que pasaba por Aroche, no se realizó ningún intento por recuperarla¹⁹.

A modo de conclusión

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

La progresiva decadencia y la desaparición final de la vía romana que unía Niebla a través de Aroche con Beja ilustra los tormentosos acontecimientos que sufrió la sierra de Huelva y que la hicieron desaparecer prácticamente de la atención de los geógrafos e historiadores andalusíes.

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

¹⁹ En las campañas de los almohades éstos siempre dirigen sus ataques hacia Badajoz y luego prosiguen hacia Beja, o pasaban por la costa hasta Faro y subían desde allí, siguiendo las vías romanas que se mantenían en uso Cfr. Ibn Abī Zar', *Al-Anīs al-muṭrib bi-rawḍ al-qirṭās*, Rabat, 1973, 200, 219 y 269; Ibn Ṣāḥib al-Ṣalā, *Al-Mann bi-l-Imāma*, ed. 'Abd al-Ḥādī al-Tāzī, Beirut, Dār al-Garb al-islāmī, 1987 (3.ª ed), 402; Ibn 'Iḍārī, *Al-Bayān al-Mugrib*, ed. Kattānī *et alii*, Beirut, Dār al-Garb al-islāmī, 1985, 35, 128-132.