

LA TAIFA DE DENIA EN EL COMERCIO MEDITERRANEO DEL SIGLO XI

Rafael AZUAR RUIZ
Museo Arqueológico de Alicante

Uno de los aspectos no tratados en profundidad en mi monografía sobre la Denia Islámica⁽¹⁾, es su condición marítimo- comercial y su vinculación al comercio mediterráneo del siglo XI; aspectos éstos fundamentales que explican su rápido desarrollo, al ritmo que lo hacían el resto de las ciudades mediterráneas como consecuencia de la consolidación de la sociedad tributario-mercantil en Al-Andalus; en este caso, Denia es una más de las ciudades costeras que como Palma de Mallorca⁽²⁾, Almería⁽³⁾, Valencia⁽⁴⁾, etc. adquirieron una gran autonomía político-económica y cuyo análisis no puede desvincularse de la dinámica del comercio y la navegación mediterránea del siglo XI.

El Califato Omeya de Al-Andalus consiguió durante el siglo X controlar el comercio del Mediterráneo Occidental⁽⁵⁾, gracias al poder desplegado por su potente armada naval; de tal forma que pudo comerciar con los puertos del Norte de Africa, último estadio de las rutas del oro y del marfil centroafricano y Fatimí⁽⁶⁾, y con Egipto, desde cuyo puerto de Alejandría salían los productos provenientes de Oriente y de la ruta de la seda⁽⁷⁾; igualmente mantenía contactos con las rutas comerciales del Mar Negro a través de las buenas relaciones diplomáticas establecidas con el gobierno de Bizancio⁽⁸⁾. Es innecesario insistir en la intrínseca vinculación existente, durante todo el siglo X, entre la Península y el comercio mediterráneo, así como con las rutas de Oriente. Por las fuentes árabes se sabe que Al-Andalus no sólo importaba sino que exportaba tejidos de seda y lino a Egipto y de allí a la Meca y al Yemen, según Ibn Hawqal⁽⁹⁾. A estos mismos puertos egipcios arribaban otros productos como el mercurio, el azufre o el polvo comestible de las minas de Magán en Toledo, por citar algunos ejemplos⁽¹⁰⁾.

Esta actividad comercial decaerá sensiblemente al adentrarse en el siglo XI, según la opinión desarrollada recientemente por O. Remie, en base al evidente decrecimiento del número de mercantes andalusíes aparecidos en los diccionarios bibliográficos de la época⁽¹¹⁾. Ahora bien, ¿de qué forma se imbricaron los nuevos gobiernos independientes o Taifas, en la dinámica comercial del mediterráneo?. En la actualidad no disponemos de suficientes estudios sobre la actividad comercial andalusí en esta época; si acaso, se subsana esta deficiencia con la consulta de la clásica y monumental obra que es, sin lugar a dudas, la escrita por S.D. Goitein sobre la sociedad mediterránea⁽¹²⁾, en base a los riquísimos fondos documentales de la Genizah del Cairo, en la que se constata un mantenimiento de los contactos comerciales con Egipto, pero ahora, sólo a través de los puertos andalusíes de Sevilla, Almería y Denia .

Toda la información proveniente de los documentos escritos no ha merecido una seria y sistemática contrastación arqueológica; la cual no sólo confirmaría o matizaría nuestros conocimientos sobre la dinámica comercial en el mediterráneo, sino que enriquecería, en la mayoría de los casos, la poca información que sobre esta cuestión disponemos en este momento. La generación de registros arqueológicos encaminada a una reconstrucción de esta dinámica tuvo su respuesta, ya hace algunos años, en Italia. Así es notoria la fundamental y magna obra realizada por G. Berti y L. Tongiorgi las cuales, en base a los registros aportados por la recogida y estudio de los "Bacini" que decoran las fachadas de las iglesias de Pisa⁽¹³⁾, documentaron la llegada masiva de estos atafiores o "bacini" durante los siglos XI y XII precedentes, en su mayor parte, de los puertos islámicos del mediterráneo. Estos mismos documentos materiales han permitido al profesor D. Abulafia, definir para estos años una dinámica general en el mediterráneo, caracterizada por el predominio de la piratería y el botín de guerra sobre un comercio "regularizado"; baste con observar como la mayoría de las piezas llegadas a Pisa en el siglo XI provenían del Egipto Fatimí a través de sus puertos tunecinos y sicilianos y en condición de botín de guerra o piratería, pero no como fruto de un intercambio comercial. A finales del siglo XI y principios del siglo XII, se incrementarán el número de "bacini" procedentes de los puertos de Bugía, Ceuta, Denia, Málaga, etc., al ritmo que los reinos feudales fueron conquistando las islas del Mediterráneo ⁽¹⁴⁾.

En esta misma línea, G. Berti y L. Tongiorgi documentan un grupo de "bacini" procedentes de la isla de Mallorca⁽¹⁵⁾ que constatan, por un lado la existencia en la segunda mitad del siglo XI de unos importantes alfares de cerámica decorada en la ciudad de Mallorca, la cual en este momento estaba vinculada a la soberanía de la Taifa de Denia, y por otro, que estos atafiores o "bacini" llegaron a Pisa , muy posiblemente, como botín proveniente del famoso asalto a la ciudad de Mallorca llevado a cabo por los pisanos en el año 1115⁽¹⁶⁾.

Las contadas informaciones que conocemos de la actividad comercial en el Mediterráneo Occidental durante el siglo XI nos vinculan esta dinámica al movimiento del puerto de Denia, y en general a la de la Taifa, la cual durante más de medio siglo⁽¹⁷⁾ dominó política y militarmente una parte de las islas occidentales del mediterráneo, nos estamos refiriendo a las islas Baleares y a Cerdeña, en este caso durante unos pocos años. Ahora bien, nos es prácticamente desconocida la dimensión de su actividad comercial, así como su relación con las grandes rutas de Oriente; por ello, se hace necesario efectuar un primer y sucinto estudio de la ciudad de Denia y el comercio mediterráneo en el siglo XI, en el que se analicen sus características como puerto, el papel que jugó dentro de la dinámica comercial mediterránea y los rasgos del régimen jurídico-económico establecido por el soberano para su control, con el fin de trazar un cuadro lo más completo posible de lo que fue una ciudad de la costa de Al-Andalus en el siglo XI, cuyo eje de comprensión pasa, ineludiblemente, por su encuadre dentro de la dinámica de las rutas comerciales mediterráneas y del medio Oriente.

I.- Denia, puerto mediterráneo

Fue Al-Razi (s. X) quien mencionó la condición natural marítima de Denia al decir “Donea, e es muy buen puerto e muy antiguo”⁽¹⁸⁾, y así se recoge en la relación de puertos mediterráneos de Al-Andalus que, el geógrafo del siglo XII, Al-Idrisi nos dejó en su obra “Uns al-Muhay”⁽¹⁹⁾. Su inmejorable situación geográfica potenciaban su relación con las vías comerciales del Mediterráneo Occidental, ya que era uno de los puntos que constituían la antigua ruta existente entre en el Norte de Africa y la península y que descrita por las fuentes árabes, fue estudiada en su día por Ch. Courtois⁽²⁰⁾ y ampliada posteriormente por T. Lewicki⁽²¹⁾, en donde se recoge el itinerario del geógrafo árabe Al-Bakri (Siglo XI)⁽²²⁾, según el cual el puerto de Denia se encontraba a seis jornadas del puerto de Yanabiya (próximo a la actual ciudad de Argel)⁽²³⁾. Esta misma ruta aparecía descrita posteriormente, en el siglo XII en la obra de Al-Idrisi, en la que atestigua la existencia de una vía marítima que unía el puerto de Denia con el de Tenés (Argelia)⁽²⁴⁾.

La vinculación de Denia a las vías o rutas comerciales que la conectaban con Ifriqiya, se completa con las informaciones que nos lo describen como el último punto de regreso de la ruta que seguían los peregrinos andalusíes a la Meca, siguiendo las escalas de la ruta septentrional: las islas de Sicilia y Baleares; un gráfico ejemplo es la descripción que Ibn Yubair nos legó del viaje que realizó a la Meca a fines del siglo XII y de Denia nos dice⁽²⁵⁾:

“... Esa noche, a pesar de la lejanía, distinguimos las montañas de la tierra de al-Andalus (siendo) las más cercana a nosotros la montaña de

Daniya (Denia) llamada Qa'un (Montgó). (...) Amanecimos el Domingo, 11 del mes (Abril) en el citado fondeadero con viento de poniente (...) A primeras horas de la mañana del martes 13 del mes, nos hicimos a la vela, con la suerte y la baraka..."

La privilegiada situación marítima de la ciudad facilitó el que, desde bien pronto, se instalase en su dársena la armada califal. Esta noticia la recogen geógrafos como Al-Idrisi⁽²⁶⁾ y Al-Himyari⁽²⁷⁾ y explica, en cierto modo, la rápida expansión marítima de la Taifa bajo el gobierno del fátima amirí Muyahid, el cual a fines del siglo X era el jefe de esta armada⁽²⁸⁾, lo que le permitió, años después, extender su soberanía por el Mediterráneo Occidental, incorporando las Islas Orientales (Islas Baleares) y la Isla de Cerdeña, aunque ésta por un corto espacio de tiempo.

El carácter militar del puerto se veía favorecido por la existencia de unas importantes atarazanas en las que se construían barcos destinados a abastecer la armada real, así como todo tipo de embarcaciones empleadas en la navegación, ya sea de cabotaje o de alta mar. La fundación de estas atarazanas puede retrotraerse al califato⁽²⁹⁾, siendo muy posiblemente coetánea a la de las atarazanas de Tortosa, del año 944⁽³⁰⁾. Todas estas informaciones, así como el que la madera utilizada en las atarazanas se transportaba desde la serranía de Cuenca, nos la recoge y transcribe el geógrafo Al-Idrisi⁽³¹⁾:

"...Denia... muchos barcos acuden allí y hay también astilleros donde se construyen. De allí parten navíos que van a las regiones más lejanas, y de allí sale también la escuadra en tiempo de guerra... Desde Cuenca a Calaça tres días. Este último lugar está fortificado y construido sobre las laderas de montañas donde crecen muchos pinos. Se corta la madera y se la hace bajar por el agua hasta Denia y Valencia, en efecto, estas maderas van por el río de Calaça hasta Alcira y desde allí al fuerte de Cullera, donde bajan al mar; después se las embarca para Denia, en donde se emplean en la construcción de buques..."

Estas atarazanas se conservaron hasta la conquista cristiana de la ciudad, acaecida a mediados del siglo XIII, pues sabemos que el monarca Jaime I donó su mitad a D. Guillen Cardona, señor del Temple⁽³²⁾ y parece ser que, según los recientes estudios arqueológicos, podrían situarse al mediodía de la ciudad junto a las murallas que rodeaban el raval, conocido actualmente como el "Fortí"⁽³³⁾.

La combinación de estos factores: buena situación geográfica del fondeadero, enclave importante en las rutas con el Norte de Africa y con Oriente, a través de los puertos egipcios; base de la armada real y disponer de atarazanas, facilitó su integración en la dinámica marítimo-comercial de este siglo XI.

II.- Importación y exportación de Denia

La vinculación de Denia a las rutas comerciales del Mediterráneo Occidental y de Oriente es algo evidente, a tenor de la documentación analizada anteriormente, pero nos resulta más desconocido o difícil de precisar los rasgos de este comercio: que tipos de productos y si Denia llegó a encuadrarse dentro de un mercado regular o más bien nos hallamos ante la expresión propia de la práctica generalizada de la piratería y del botín, del que hacíamos referencia en la introducción, y que muy acertadamente ha definido J. Zozaya como "casual", a tenor de los hallazgos arqueológicos conocidos hasta el momento en la península⁽³⁴⁾. Introducirnos en estas cuestiones, pasa por efectuar un análisis de todas las informaciones que poseemos de este comercio, ya sean documentales o arqueológicas.

Un dato importante es el conocido envío que el hijo de Mu'ayhid hizo en el año 1055 de un barco cargado de víveres a Egipto con el fin de combatir el hambre y la peste que azotaba el país⁽³⁵⁾. Como agradecimiento, el califa fatimí le devolvió al soberano amirí un barco cargado de regalos, entre los cuales podría encontrarse el impresionante conjunto de candelabros de mesa de bronce⁽³⁶⁾, ya en su día, considerados como alejandrinos⁽³⁷⁾ y acertadamente vinculados a este tráfico "casual" de objetos, más propio del mundo de los regalos que de un verdadero comercio⁽³⁸⁾.

Ahora bien, esta relación con Egipto no fue esporádica o casual, por los documentos de la Genizah del Cairo sabemos que Denia era uno de los tres puertos andalusíes que poseía licencia para comerciar con este país⁽³⁹⁾. Desde Denia salían para Egipto no sólo grandes cantidades de seda andalusí, la segunda en importancia después de la procedente de Oriente, sino también otros productos como el "cinabrio" de las minas murcianas, -bajo la soberanía de la taifa dianense-, que comercializaban comerciantes judíos⁽⁴⁰⁾.

La exportación de productos en bruto sin elaborar, se completaba con la de aquellos manufacturados, como eran los tejidos de seda que, según Al-Razi (s. X), se fabricaban en nuestras sierras⁽⁴¹⁾:

"E Alicante yaze en la sierra del Benalcatil e della salen otras muchas sierras en que fizieron muchas villas buenas, en que labravan muchas buenas telas de panos de seda..."

Esta tradición en la fabricación y exportación de tejidos se hace extensiva a las manufacturas de lino, del que las fuentes dicen que el más famoso era el procedente de las tierras de "Furqusa", distrito perteneciente a la gobernación de Denia, según el geógrafo almeriense del siglo XI Al-Udri⁽⁴²⁾ y que recogiera posteriormente el geógrafo oriental Yaqut (s. XIII)⁽⁴³⁾ y que tuvimos ocasión de estudiar en otro momento⁽⁴⁴⁾.

Frente a estas exportaciones que, según las fuentes, parecen corres-

ponder a un comercio normalizado o regular con Egipto y Oriente, las importaciones resultan más difíciles de documentar y de calificar, ya que, como hemos visto, la aparición del conjunto de bronce en Denia no presupone un comercio regular con Egipto, más cuando no hemos podido documentar hasta el momento la existencia de otros objetos procedentes de esta zona del Mediterráneo. Sin embargo, la reciente aparición en las excavaciones efectuadas en el "Fortí" de Denia de varios ataífores: uno, de la ciudad tunecina de Qayrawan, y otro, procedente de la Qal'a de los Banu Hammad⁽⁴⁵⁾ constatan unos contactos con los puertos norteafricanos que, al contrario de lo que sucedía con el gobierno feudal de Pisa⁽⁴⁶⁾, podrían proceder, por lógica, no de un botín o de piratería, sino más bien del fruto de unas continuadas relaciones comerciales, actividad, por otra parte normal entre puertos islámicos del Mediterráneo Occidental.

Los escasos documentos escritos o arqueológicos permiten entrever una Denia conectada con los puertos mediterráneos musulmanes, con los que mantiene una dinámica comercial claramente exportadora de productos textiles o minerales, y una discontinua importación de metales preciosos o de lujo, así como de cerámica con un claro valor suntuario. A su vez, como veremos a continuación, no mantenía relaciones con los puertos feudales de la cuenca norte del mediterráneo; a los que, sin embargo, depre-daba con continuas acciones de piratería o corso, en busca de rápidos botines de guerra.

III.- Aspectos jurídico-económicos del puerto de Denia

Una de las cuestiones más complejas de todo lo relacionado con el mar y el comercio es, sin lugar a dudas, el régimen jurídico y la gestión económica de los puertos; más aún, cuando nos acercamos a analizar estos aspectos en un caso concreto como puede ser este puerto de Denia, de una importancia media en la actividad comercial del Mediterráneo Occidental.

E. Ashtor en un acertado trabajo sobre el régimen portuario durante el Califato de Oriente⁽⁴⁷⁾ ya incidía en esta cuestión, a la vez que sintetizaba las dos posturas o tesis más defendidas sobre la situación jurídico-económica de los puertos en la defendida en su día por W. Heffening, el cual consideraba que los puertos islámicos, siguiendo la tradición bizantina, eran del Estado y de él dependía el derecho a establecer pasaportes a los no musulmanes, reservarse los derechos sobre la exportación de esclavos y armas, así como el imponer el diezmo a los extranjeros, siempre dentro de lo que establecía el derecho musulmán. Y la tesis contraria de Fr. Lokkegard, el cual mantenía el origen persa del régimen portuario, basado en el principio de la privacidad establecida por los clanes o tribus que controlaban el comercio marítimo. Ante estas opiniones, E. Ashtor, a la vista de las informaciones

actuales, se mostraba más decantado por considerar a los puertos islámicos como mayormente del Estado, después de haber superado una primera fase de carácter clánico o tribal, con un régimen jurídico desvinculado de la ley Coránica, como sucedía en los primeros siglos del Islam⁽⁴⁸⁾, y más próximo a los intereses económicos del mercado⁽⁴⁹⁾.

Como ejemplo de este proceso : de una primera fase clánica para luego pasar a un control del Estado, recoge los casos de los puertos de Orán, en el Norte de Africa, y de Pechina en Al-Andalus⁽⁵⁰⁾. Efectivamente, el caso de la república marinera de Pechina⁽⁵¹⁾ es un claro ejemplo de este proceso característico de la mayoría de los puertos andalusíes: durante los siglos VIII y IX es conocida la actividad corsárica de grupos de marineros norteafricanos y andalusíes que estuvieron depredando todo el mediterráneo occidental, asaltando los puertos de Cataluña, la costa francesa⁽⁵²⁾, Córcega y Cerdeña, Sicilia, las Islas Baleares, etc⁽⁵³⁾. Un grupo de éstos se estableció en Pechina constituyendo la república o federación de Pechina. Este mismo proceso pudieron seguir otros puertos mediterráneos como el que hemos mencionado de Orán, pero no podemos aplicarlo al caso que nos ocupa de Denia, ya que, como demostramos en otra ocasión, por los datos arqueológicos y documentales, Denia se formó en el siglo X, no antes, y como fruto de una decisión del Estado Califal, al fundar a mitad de dicho siglo una atarazanas, e instalando, posteriormente, en su rada la armada real⁽⁵⁴⁾.

A la vista de estos datos, es evidente que nos hallamos ante un puerto de fundación real encuadrable dentro de la política del Estado Omeya de controlar su frontera marítima mediterránea en base a la instalación de atarazanas en Tortosa, Denia o Almería, cuya fundación permitió desarticular la antigua Pechina, hasta su desaparición, y por ende, desarrollar el control político-económico de este importante puerto del sur de al-Andalus. Otro ejemplo de esta clara intervención del Estado, podría ser la construcción de las murallas del puerto de Almería, recientemente aparecidas en unas excavaciones llevadas a cabo en la ciudad.

Otro rasgo de la presencia del estado en el puerto de Denia sería la existencia de la misma escuadra real, que ya hemos mencionado; la cual era mandada a finales del siglo X, principios del siglo XI por Muḡahid, permitiéndole adueñarse de las islas Baleares⁽⁵⁵⁾ y de conquistar temporalmente la isla de Cerdeña⁽⁵⁶⁾. Para esta campaña Muḡahid contó, según las fuentes, con 120 navas, gran parte de las cuales desaparecieron en el temporal que azotó a la flota al intentar salir de la isla⁽⁵⁷⁾. El dominio de esta flota le permitía a Muḡahid el mantener una actividad corsaria o de piratería sobre los puertos cristianos, como recoge M. Barceló en su artículo sobre los proyectos y ataques militares que sufrieron las Islas Baleares antes de su conquista cristiana⁽⁵⁸⁾.

A este control político-militar ejercitado por Mu'ayyahid y su sucesor sobre el puerto, hay que añadir el económico, pues esta condición está muy clara en los escasos documentos que conocemos de la actividad portuaria de Denia en el siglo XI. Esta presencia político-económica está patente en el envío por parte del hijo de Mu'ayyahid de una nave cargada de alimentos al califa fatimil de Egipto y es un ejemplo, seguramente, de un privilegio exclusivo del soberano que sería corriente en los gobiernos de este siglo XI: el disponer su flota para cualquier transacción económica que pueda interesar a los grupos de comerciantes instalados en la ciudad. Esta cuestión está clara si analizamos la documentación del pleito, mencionado anteriormente sobre el envío de una carga de cinabrio al puerto norteafricano de Al-Mahdiya, en el que se lee lo siguiente⁽⁵⁹⁾:

“...Se presentó delante de nosotros, los tres que recibimos testimonio, D. Yishaq, hijo de R. Abraham, y dijeron: lo que atestiguo delante de vosotros es que sé que en el año en que salimos de Denia en el barco del Rey, Dios le otorgue potencia, para Al-Mahdiya, y con nosotros Hassan ben Hassan, de todo el cinabrio que...”

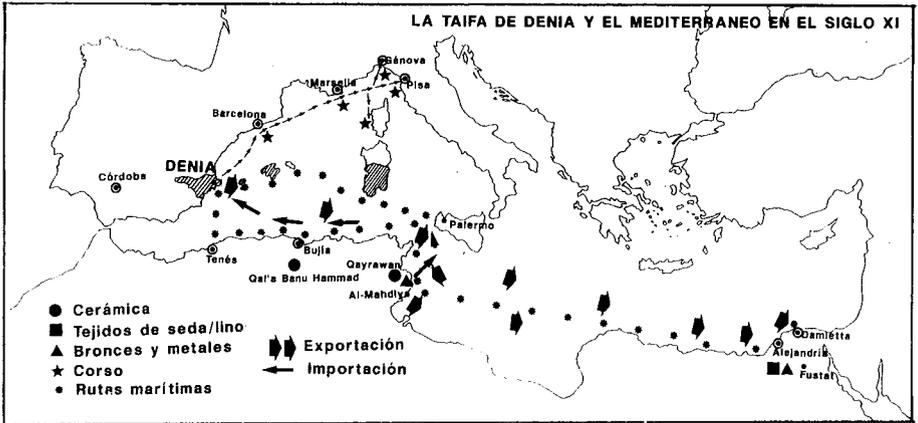
Es evidente que el soberano, en este caso el nuevo señor de Denia el Taifa de Zaragoza, no sólo controlaba política y militarmente el puerto, sino que además ejercía un importante control económico sobre la actividad comercial, ya que además de cobrar la parte que le correspondía por los impuestos sobre la carga, como veremos a continuación, al poner a disposición de los comerciantes sus barcos, cobraría la parte correspondiente por la propiedad. De esta forma, es de suponer que, viendo lo establecido por los libros de “Fatwa” de la época, -como es el caso del publicado por V. Lagardère y P. Guichard⁽⁶⁰⁾- se establezca, a la vista del caso planteado al gran cadí Abu-I-Qasim b. Sirag (s. XI) sobre la imposibilidad de pagar una soldada fija a los marineros, que tenían derecho a una parte del cargamento y, asimismo, otra parte correspondía al dueño de la nave. Según estos datos, es lógico pensar que el soberano controlase económicamente dos partes de la carga: una por su derecho o permiso de cabotaje y otro por ser el dueño de los navíos.

El control económico sobre el comercio del puerto generaba importantes recursos extralegales al tesoro privado del soberano y al de sus descendientes. Así, observando las recaudaciones del Califa de Córdoba, estudiadas por P. Chalmeta⁽⁶¹⁾ y M. Barceló⁽⁶²⁾, la cantidad ingresada por los derechos de aduana marítima sólo alcanzaba la cantidad de 100.000 dinares y, por lo tanto, representaría el 1,6% de la recaudación del Estado, cantidad muy insignificante dentro de la contribución general; ahora bien, esta suma pudo aumentar su porcentaje dentro de la recaudación practicada por los reyes de Taifas, marcadamente extralegal y dominada por una alta fiscalidad, como ya sugiriera M. Barceló⁽⁶³⁾.

En el caso de la Taifa de Denia, muy vinculada al mar, no sería nada extraño suponer que este capítulo representase, quizás, la tercera o cuarta parte de la recaudación total ya que, como hemos visto, el soberano se reservaba casi las dos cuartas partes de las mercancías que salían o entraban al puerto, de tal forma que , probablemente, el impuesto sobre los barcos extranjeros superasen el veinte por ciento, lo que explicaría el acuerdo firmado entre el gobierno almorávide de Valencia y la república de Pisa en el año 1150, por el que dejarían de pagar la quinta parte de la carga, es decir el 20% del impuesto⁽⁶⁴⁾

Resulta prematuro avanzar un cuadro definitivo de los rasgos y características de la Taifa de Denia en el concierto económico del mediterráneo del siglo XI, pero si podemos aventurar unos ejes sobre los cuales valorar su peso e importancia específica. La limitada documentación escrita y arqueológica conocida hasta el momento , nos define un Estado que impregna todos los niveles de la actividad comercial y particularmente la marítima, de tal forma que jurídicamente controla el puerto, establece los impuestos ya sea sobre los viajeros, musulmanes o no musulmanes, sobre las mercancías y seguramente se reserva el derecho sobre la exportación de determinados productos. Estructura sus ingresos en base a los siguientes ejes: por un lado, con su armada de guerra apoya y fomenta la piratería y el corso sobre los barcos y puertos de los estados feudales de la cuenca norte del Mediterráneo, pero siempre dentro del arco que conforman las costas catalanas, francesas, las de Génova y Pisa y las islas de Córcega y Cerdeña , y con los que no mantiene relaciones comerciales. Por otro lado, seguramente, utilizaba sus barcos para reservarse el control de un posible comercio regular de exportación de seda, tejidos de lino y metales en estado bruto a los puertos de larga distancia, es decir con Egipto , que era la puerta con Oriente. En menor escala , permitía y cobraba impuestos sobre las escasas importaciones, seguramente "casuales" y llevadas a cabo por barcos o marinos extranjeros que en número creciente se fueron asentado a lo largo de este siglo en la ciudad.

El control estatal del puerto y una política económica basada en el apoyo a la piratería sobre los gobiernos feudales y la exclusividad sobre las exportaciones regulares, así como una alta fiscalidad, favorecerían el documentado crecimiento y desarrollo urbano de la ciudad, así como un aumento controlado de los grupos dominantes urbanos vinculados al comercio a lejanos países, que en nuestro caso de Denia podrían ser seguramente el compuesto por determinados miembros de la aljama judía; pero en conjunto, toda esta política no explica en su totalidad la formación y consolidación,



dentro del modelo de sociedad tributaria conformada durante el califato, de esta importante Taifa y en particular de la ciudad de Denia, cuya justificación no hay que buscarla sólo en la dinámica experimentada a lo largo del siglo XI por las ciudades mediterráneas de Mallorca, Valencia, Almería, Málaga, etc., al ritmo del comercio mediterráneo, cuyo peso dentro de la fiscalidad del Estado está por demostrar según opinión de M. Barceló⁽⁶⁵⁾, sino sobre todo, en su interrelación con un territorio de campesinos que nunca vieron el mar.

Alicante, al sur de la Taifa de Denia.

Febrero de 1994

NOTAS

- (1) AZUAR RUIZ, R.: *Denia Islámica. Arqueología y poblamiento*. Alicante, 1989.
- (2) RIERA FRAU, M.: *Evolució urbana i topografia de Madina Maýurqa*. Palma de Mallorca, 1993.
- (3) Sobre la Almería de época islámica es fundamental consultar las obras de CARA BARRIONUEVO, L: *La Almería islámica y su alcazaba*. Almería. 1990 y la reciente *Historia de Almería. La civilización islámica*. Almería, 1993.
- (4) La obra más completa es la clásica de HUICI MIRANDA, A.: *Historia musulmana de Valencia y su región.*, Valencia (3 vols.) 1970, la cuál da una visión de conjunto de todo el Sharq Al-Andalus matizable , para el caso de la ciudad de Valencia, con la también clásica de SANCHIS GUARNER, M.: *La ciutat de València*. València. 1981.
- (5) LIROLA DELGADO, J.: *El poder naval de Al-Andalus en la época del califato Omeya*. Granada, 1993.
- (6) Sobre el comercio de importación de oro y marfil centroafricano, consultar la síntesis de HOLOD, R.: "Artes suntuarias del período califal", en la obra colectiva Al-Andalus. *Las artes islámicas en España*. Granada, 1992, pp. 41-47.
- (7) LEWICKI, T.: "Les voies maritimes de la Méditerranée dans le Haut Moyen Age d'après les sources arabes", *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, XXV SSCISSM, 2 (Spoleto), 1978, pp. 439-469.
- (8) LEWIS, A.: "*Mediterranean maritime commerce: A.D. 300-1100 shipping and trade*", *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, XXV SSCISSM, 2, (Spoleto), 1978, pp. 481-501.
- (9) La traducción castellana mención a cargo de ROMANI SUAY, J.: *Configuración del mundo*. Valencia. 1971. La mención concreta la recoge VALLVE, J, en su artículo: "La industria en Al-Andalus", *Al-Qantara*, I, 1-2, (Madrid), 1980, p. 226
- (10) Este comercio fue estudiado por LEVI-PROVENÇAL, E., en su *España Musulmana. Hasta la caída del Califato de Córdoba (711-1031 DC)*; de la monumental obra dirigida por Menéndez Pidal, R.: *Historia de España*, V, (Madrid), 1987.; 5ª ed.
- (11) REMIE CONSTABLE, O.: "Muslim merchants in andalusi international trade", en la obra colectiva: *The legacy of muslim Spain*, (Leiden), 1992 , pp. 759-773.
- (12) GOITEIN, S.D.: *A Mediterranean society. The jewish communities of the arab world as portrayed in the documents of the Cairo Geniza. I: Economic foundations*, London. 1967.

- (13) BERTI, G.; TONGIORGI, L.: *I bacini ceramici medievali delle chiese di Pisa*, Roma.1981
- (14) ABULAFIA, D.: *Italy, Sicily and the Mediterranean, 1100-1400*, London.1987, en la que publica dos artículos en los que trata esta dinámica comercial, titulados: "The Norman Kingdom of Africa and the Norman expeditions to Majorca and the Muslim Mediterranean", pp. 26-49 y "The Pisan Bacini and the medieval mediterranean economy: a historian's viewpoint", pp. 287-302.
- (15) BERTI, G.; ROSSELLO, G.; TONGIORGI, E.,;: "Alcuni bacini ceramici di Pisa e la corrispondente produzioni di maiorca nel secolo XI", *Archeologia medievale*13, 1986, pp. 97-115.
- (16) BARCELO, M., recoge un artículo sobre esta conquista titulado: "Expedicions militars i projectes d'atac contra les Illes Orientals d'Al-Andalus (Al-Jaza'ir Al-Sharquiya li-l-Andalus) abans de la conquesta catalana (1229)", en su libro *Sobre Mayurqa*, Palma de Mallorca, 1984, pp. 59-75.
- (17) RUBIERA MATA, M^a. J.: *La Taifa de Denia*. Alicante, 1985
- (18) Edición castellana de CATALAN, D. y DE ANDRES, M.S.: *Crónica del moro Rasis, versión del ajbar muluk al-Andalus de ahmad ibn muhammad ibn Musa al-Razi, 889-955; romanzada para el rey don Dionis de Portugal hacia 1300 por Mohamad, alarife, y Gil Pérez, clérigo de don Perianes Porçel*. Madrid , 1975, p. 36
- (19) Uns al-Muhay wa-rawd al-furay , trad. castellana de ABID MIZAL, J.: *Los caminos de al-Andalus en el siglo XII.* , Madrid.1989, p. 96.
- (20) COURTOIS, CH.: "Remarques sur le commerce maritime en Afrique au XIe siècle", *Mélanges d'Histoire et d'archéologie de l'occident musulman: Homenage à G. Marçais*, II, (Algiers), 1957, pp. 51-59.
- (21) Op. sup. cit.
- (22) Este mismo itinerario fue estudiado posteriormente por EPALZA, M. ,: "Costas allicantinas y costas magrebíes: el espacio marítimo musulmán según los textos árabes", *SHARQ AL-ANDALUS*, 3, 1986, pp. 25-31.
- (23) Ibidem, pp. 27.
- (24) Op. Cit. LEWICKI, T., p. 460.
- (25) IBN YUBAYR,: *A través del Oriente. El siglo XII ante los ojos*. Rihla. Barcelona, 1988, p. 402.
- (26) Trad. Castellana de la obra de AL-IDRISI: *Geografía de España (s. XI-XII), Valencia*.1974, p. 183.
- (27) Trad. al castellano de la trad. francesa de MAESTRO P.: *Kitab ar-Rawd al-Mi'tar*. Valencia, 1963 , p. 158.
- (28) Op. supra. cit RUBIERA, M^a. J.
- (29) Sobre los posibles restos y ubicación de las atarazanas realicé un estudio titulado: "Denia. Antiguas atarazanas", *Catálogo de Monumentos y Conjuntos de la Comunidad Valenciana, I*, (Valencia), 1983, pp. 379-382. Recientemente ha aparecido un trabajo que corrige y propone una nueva ubicación de las atarazanas de GISBERT, J.A. et alii,: *La cerámica de Daniya (Denia). Alfares y ajuares domésticos de los siglos XII-XIII*, Valencia.1992, pp. 53-54.

- (30) GUICHARD, P.; BAZZANA, A.: en la "Valencia Islámica" de la obra *Nuestra Historia, III*, Valencia.1980, p. 242.
- (31) Op. supra cit. ,1974 , p. 183.
- (32) Op. supra. cit . AZUAR, R.; 1983, pp. 379-382.
- (33) Op. supra cit. GISBERT, J.A., et alii, 1992, pp. 53-54.
- (34) Sobre el comercio de importación y sus documentos arqueológicos, consultar a ZOZAYA, J.: "El comercio de Al-Andalus con el Oriente: nuevos datos", *BAEO*, 5, 1969, 191-200 , y su más reciente síntesis: "Importaciones casuales en Al-Andalus: las vías de comercio", *IV CAME*, I (Alicante), 1993, 119-138.
- (35) Op. Supra cit. RUBIERA, M^a. J.; 1985, p. 101.
- (36) Op. Supra cit. AZUAR, R., 1989, pp. 51-55,
- (37) ZOZAYA, J.: "Sobre una tipología y una cronología", *Archivo Español de Arqueología*, 40, 1967, pp. 133-154.
- (38) Op. Supra cit. ZOZAYA, J., 1993.
- (39) Op. Supra cit. GOITEIN, 1967.
- (40) MENENDEZ FUEYO, J.L.: "Estudi preliminar sobre l'existència de jueus a la ciutat de Denia en època Taifal", *III Congrés d'Estudis de la Marina Alta, (Dènia)*, 1990, pp. 193-197.
- (41) Op. supra cit. CATALAN, M.; DE ANDRES, M.S.; 1975, pp. 35-36.
- (42) Traducción castellana de una parte de la obra realizada por MOLINA, E.: "La Cora de Tudmir según Al-Udri (s. XI) Aportaciones al estudio geográfico-descriptivo del S.E. peninsular". *Cuadernos de Historia del Islam*, 4 (1972), p. 75.
- (43) Traducción castellana de las partes dedicadas a Al-Andalus, realizada por ABD AL-KARIM, G.: "La España musulmana en la obra de Yaqut (s. XII-XIII), repertorio enciclopédico de ciudades, castillos y lugares de Al-Andalus, extraídos del...", apud *Cuadernos de Historia del Islam*, 6 (1974), p. 255.
- (44) Op. Supra cit. AZUAR, R., 1989, p. 374.
- (45) Op. Supra cit. GISBERT, J. et alii, 1992, n^o 1 y 4.
- (46) Op. Supra cit. ABULAFIA, D., 1987.
- (47) ASHTOR, E. : "Il regime portuario nel califato" en *La navigazione mediterranea nell'Alto Medioevo*, XXV, SSCISAM, 2 (Spoleto, 1977), 1978, pp. 651-684. En un trabajo posterior, incorpora una visión más amplia sobre el comercio mediterráneo.; *East-West trade in the medieval Mediterranean*, London. 1986.
- (48) SIMONSEN, J.B.: *Studies in the genesis and early development of the caliphal taxation system*. Copenhagen ,1988.
- (49) Op. Supra cit. ASHTOR, E.; 1978.
- (50) *Ibidem* ASHTOR, E.; 1978, pp. 654-655.
- (51) Sobre sus aspectos históricos consultar las obras ya citadas de CARA BARRIO-NUEVO, L., de 1990 y 1993; en cuanto a los aspectos arqueológicos y urbanísticos ACIEN, M., et alii.; "Excavación de un barrio artesanal en Bayyana (Pechina, Almería), *ARCHEOLOGIE ISLAMIQUE*, 1, (Paris),1990, pp. 147-168.

- (52) SÉNAC, PH.: *Musulman et sarrasins dans le sud de la Gaule du VIIIe au XI siècle*. Paris, 1980.
- (53) Sobre la piratería y el corso desarrollado por los musulmanes a lo largo del mediterráneo, se pueden consultar los trabajos de GUICHARD, P.: "Animation maritime et développement urbain des côtes de l'Espagne orientale et du Languedoc au Xe siècle", en *Occident et Orient au Xe siècle. Actes du IX Congrès de la Société des Médiévistes*, (Paris), 1979, pp. 178-201 y el capítulo dedicado en el volumen sobre: "El Islam Alicantino", en *Historia de la provincia de Alicante*, III, 1985, pp. 55-167; y en su artículo más reciente, titulado: "Los inicios de la piratería andalusí en el Mediterráneo Occidental (798-813)", en *Estudios sobre historia medieval*. (Valencia), 1987, pp. 73-103. Para una visión de conjunto consultar la reciente monografía, ya citada de LIROLA DELGADO, J., 1993.
- (54) Op. Supra cit. AZUAR, R.; 1989.
- (55) Sobre este suceso histórico consultar las obras de ROSSELLO BORDOY, G.: *L'Islam a les Illes Balears*. Palma. 1968; y su revisión: "Los siglos oscuros de Mallorca", *Mayurqa*, X, (1973), pp. 77-99
- (56) Este capítulo de la expansión mediterránea del señor de Denia fue recogido en su día por el Pbo. R. CHABAS en su: *Historia de la ciudad de Denia*, Alicante .1972 ,(facsimil de la 2ª ed.de la de 1874).
- (57) CHABAS, R.: *Bosquejo histórico de Denia*, Alicante. 1983, (facsimil de la de 1927) p. 22.
- (58) Op. Supra cit. BARCELO, M., 1984, 63
- (59) ASHTOR, E.: "Documentos españoles de la Genizah", *Sefarad*, XXIV, 1, (1964), pp. 76-81.
- (60) GUICHARD, P., LAGARDÉRE, V.: "La vie sociale et économique de l'Espagne musulmane aux XI-XII siècles à travers les Fatwa/s du Mi'yar d'Al-Wansarisi", en *Mélanges de la Casa de Velázquez*, XXVI, 1, (1990), p. 235.
- (61) CHALMETA, P., : "An approximate picture of the economy of al-Andalus", en *The legacy of muslim Spain*, (Leiden),(1992), pp. 741-758.
- (62) BARCELO, M.: "Un estudio sobre la estructura fiscal y procedimientos contables del Emirato Omeya de Córdoba (138-300/755-912) y el califato (300-366/912-976)", *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, 5-6, (1984-5), p. 63
- (63) Ibidem, BARCELO. M. 1984-5.
- (64) Op. Supra cit., ASHTOR, E., 1978, 674. Así también, sobre las condiciones marítimas por Pisa y la Corona de Aragón, consultar GARI, B.: "Pisa y el control del mediterráneo noroccidental. Carta de los cónsules de Pisa a Ramón Berenguer IV a mediados del siglo XII", *Acta mediaevalia*, 13, (1992), pp. 9-16.
- (65) Op. Supra cit. BARCELO, M., 1984-5.