

FRANCISCO FRANCO-SANCHEZ

*LA RESPONSABILIDAD DE LOS CADIES EN
LA REPARACION Y MANTENIMIENTO DE
LOS 'ESPACIOS VIALES' DE AL-ANDALUS*

SEPARATA DEL
ANUARIO JURIDICO Y ECONOMICO ESCURIALENSE
XXVI (HOMENAJE A FR. JOSE LOPEZ ORTIZ) VOL. I, 1993
SAN LORENZO DE EL ESCORIAL

La responsabilidad de los cadíes en la reparación y mantenimiento de los *espacios viales* de Al-Andalus

- I. Los *espacios viales* en la sociedad islámica.**
- II. Las responsabilidades sobre los *espacios viales*.**
 - 2.1. Las responsabilidades del gobernante.*
 - 2.2. Los cadíes, responsables locales.*
- III. Conclusiones.**

Habiendo sido invitado a participar en este homenaje a la figura del insigne investigador Fr. José López Ortiz, hemos creído conveniente presentar un estudio en una de las líneas de investigación a las que él dedicó atención preferente: el derecho musulmán; más concretamente, sobre una de las múltiples tareas del cadí: la que le responsabiliza del buen estado de los *espacios viales*, tanto dentro, como fuera de las ciudades.

I. LOS ESPACIOS VIALES EN LA SOCIEDAD ISLÁMICA

En la misma línea en que hemos desarrollado otros trabajos de investigación ¹, hemos de aclarar primeramente que entendemos como *espacios viales* los diversos elementos que contribuyen a la función vial, es decir, los relacionados con los caminos, itinerarios, vías de comunicación interurbana, puentes, ventas camineras (*manāzil* y *quṣūr*), postas de correos, etc. Aunque las calles, callejas y adarves de las ciudades funcionalmente también pueden ser considerados como *espacios viales* (como elementos que contribuyen a la viabili-

1. En estudios como «En torno de la ubicación de la fortaleza islámica de Qalasa: La importancia económica y estratégica del río Júcar», en *Espacio, Tiempo y Forma. Serie III. Historia Medieval. Homenaje al Prof. Eloy Benito Ruano* (Madrid), Serie III, vol. 1 (1989), pp. 193-203; «Aportaciones al estudio de las vías de época islámica en la Meseta Norte», en *Congreso sobre «La proyección histórica de España en sus tres Culturas (Castilla y León, América y el Mediterráneo)», Medina del Campo (Valladolid), 16-18 de abril 1991* (Valladolid), (en prensa) y sobre todo en nuestra Tesis de Doctorado: *Estudio de los espacios viales y de los espacios defensivos de la Mancha Oriental en el período islámico*, defendida en Madrid, el 13 de enero de 1993.

dad, a unir las diversas partes de una *madīna* musulmana), e incluso cabría considerar a los caminos periurbanos e interurbanos como prolongación extramuros de estas calles urbanas, en el presente estudio no nos centraremos en ellos, por más que haya que referirse a estos *espacios viales* urbanos en ocasiones ².

El *Alcorán* es el libro religioso básico para los musulmanes. En él se recoge el texto fundamental de la revelación de Allāh a través del arcángel Gabriel a Muḥammad, Mahoma. Pero, además de una lectura religiosa y espiritual, el *Alcorán* también admite una lectura más literal, más al pie de la letra, todo lo cual hace que sea fuente fundamental para el conocimiento del pensamiento y la sociedad musulmana. Según el *Alcorán* el mismo Allāh ha «*fijado en tierra las montañas para que ella y vosotros no vaciléis, y ríos y caminos —quizás así seáis bien dirigidos—*». Dios ha puesto los caminos para que su pueblo no se pierda en su continuo deambular sobre la tierra y les ha dado los signos para ello: los astros, el sol, la luna, las montañas y los ríos; les ha creado las monturas sobre las que viajar y los caminos ³.

2. Sobre el urbanismo de las ciudades islámicas, ver esencialmente, en cuanto a su aspecto material y restos conocidos, de TORRES BALBÁS, L., *Ciudades hispanomusulmanas*, Madrid ¹1985, 694 pp., y en cuanto a la concepción de la ciudad y su arquitectura por la cultura islámica los estudios de RUBIERA, M.^a J., *La arquitectura en la literatura árabe*, Madrid ²1988, 196 pp., y «Arquetipos ideales de la ciudad árabe», en *Simposio Internacinal sobre La Ciudad Islámica. Ponencias y comunicaciones*, Zaragoza 1991, pp. 57-64.

Una aproximación más concreta al plano urbano de las ciudades andalusíes lo suponen los estudios de EPALZA, M.: «Un "modelo operativo" de urbanismo musulmán», en *Sharq Al-Andalus. Estudios Arabes* (Alicante), 2 (1985) 137-149; «Étude d'elements urbanistiques d'Al-Andalus», en *Les Cahiers de Tunisie. Actes du IVe. Congrès International d'Histoire et Civilisation du Maghreb. Ville et Societé Urbaine au Maghreb* (Túnez), 34, n.º 137-138 (1986) 136-138; «Espacios y sus funciones en la ciudad árabe», en *Simposio Internacional sobre La Ciudad Islámica*, Zaragoza 1991, pp. 9-30. Aplicación de estas premisas hemos hecho en otros estudios como FRANCO-SÁNCHEZ, F., *Estudio de los «espacios urbanos» de la ciudad de Orihuela en el período islámico*, Alicante 1989, (ed. en Microfichas); «L'urbanisme musulmà d'Ontinyent», en *Ontinyent. Estudis i Documents* (Onteniente), 5 (1989) 23-27; «Estudio comparativo del urbanismo islámico de seis poblaciones de la Vía Augusta: Sagunto/Xàtiva/Orihuela y Ontinyent/Bocairent/Beneixama», en *Simposio Internacional sobre La Ciudad Islámica*, Zaragoza 1991, pp. 353-377.

3. Ver azoras 16: 15; 20: 53; 21: 31; 43: 10. En la traducción castellana de CORTÉS, J., *El Corán*, Madrid 1979, pp. 335; 385; 397; 583.

El *Alcorán* afirma que los caminos son una creación de Dios, una de las muchas mercedes divinas cuya función es guiar a los musulmanes y evitar que se pierdan en sus desplazamientos. Teniendo en cuenta que la sociedad islámica es esencialmente urbana, Allāh habría puesto las rutas para comunicar las ciudades entre sí, para que no se perdieran los comerciantes o personas que acudieran de unas a otras; pero sobre todo, para guiar a los musulmanes que viven en los entornos rurales hacia ellas y para que puedan acudir a cumplir los viernes los preceptos religiosos comunitarios, no se pierdan al ir a los mercados, etc. En el libro sagrado se incide en varias ocasiones en esta labor de guía divina, hecho que revestía especial significación para un pueblo cuyas raíces religioso-culturales se hundían en el nomadismo.

II. LAS RESPONSABILIDADES SOBRE LOS ESPACIOS VIALES

2.1. *Las responsabilidades del gobernante*

Islamológicamente el califa es el responsable de velar por la seguridad y protección de la comunidad de creyentes y, por tanto, él es el encargado de la conservación y ejecución de las obras necesarias para el bienestar de los musulmanes.

En general, la finalidad de cualquier obra pública era favorecer mediante su utilización el bienestar o la seguridad de la comunidad musulmana (*umma*). La *sunna* o normativa islámica le confiere al gobernante supremo todas las prerrogativas acerca de la construcción, mantenimiento o destrucción de las obras públicas en general, siempre con el fin de servir al bien de la comunidad islámica. En Al-Andalus esta autoridad suprema la detentarán sucesivamente: primero los diferentes emires (por delegación del califa de Damasco primero —v. gr. en su nombre el gobernador As-Samḥ procede a la reparación del puente y murallas de Córdoba en 101/719-20—⁴; luego de modo autónomo), después por los diversos califas, tras

4. *Ajbār Machmuā* (Colección de tradiciones). Crónica anónima del siglo XI, ed. de E. Lafuente y Alcántara, Madrid 1984 (edición facsímil de la de Madrid, 1867), pp. 24/35; *Dikr bilād Al-Andalus*, ed. L. Molina, *Una descripción anónima de Al-Andalus*, Madrid 1983, § 23.

adoptar los omeyas de Al-Andalus la dignidad califal ⁵. El mismo mecanismo de protección será ejercido por los diversos mandatarios posteriores de Al-Andalus, tanto por los reyes de taifas como por los gobernantes nombrados por las dinastías africanas.

Apenas ha perdurado alguna escasa referencia a las calzadas en Al-Andalus. Es notable la carencia de noticias al respecto, pero hay dos textos del *Muqtabis* de Ibn Ḥayyān que aluden expresamente al ejercicio de las citadas prerrogativas del poder supremo respecto a las obras públicas, en concreto respecto a las vías andalusíes. Cronológicamente hablando, la primera data del año 326/928 en que 'Abd Ar-Raḥmān III

«Con ocasión de la cabalgata (organizada para recibir a Muḥammad Ibn Hāšim At-Tuḡyībī) ordenó An-Nāšir empedrar el camino de la orilla del río, desde la nueva puerta meridional, última de las de su alcázar (qaṣr) sobre la orilla, hasta la puerta de aquella almunia (de Ar-Ramla), para mejorar su camino, que recorría a menudo y que estaba aún sin empedrar, en sus condiciones originales, con gran dificultad en invierno, siendo, como era inevitable, en lo que Dios los remedió gracias a la previsión del califa, que lo allanó para él y los demás, siendo considerada una de sus buenas obras, cuya utilidad le sobrevivió. Demostró en este arreglo la firmeza de su empeño, pues comenzó los trabajos el mismo día de la cabalgata, el jueves, quedando cuatro noches de rabī II (1 marzo 938)» ⁶.

Es de destacar la finalidad de las obras: mejorar el paso durante los meses del invierno hacia la almunia de *Ar-Ramla*, como modo de evitar los barrizales producidos por las inclemencias invernales, aunque deje entrever el cronista que había mucho de interés privado del emir en las obras en este camino: *«para mejorar su camino, que recorría a menudo (...) lo allanó para él y los demás»*.

5. Hecho también justificado islamológicamente como medio para la mejor defensa de la comunidad. EPALZA, M., «Problemas y reflexiones sobre el califato en Al-Andalus», en *Anuario de Historia del Derecho Español* (Madrid), 52 (1983) 569-581.

6. Ibn Hayyān: *Muqtabis V*, ed. P. Chalmeta, F. Corriente, M. Sobh, Madrid 1979, p. 288; traducción de M.^a J. Viguera, F. Corriente, Madrid 1981, p. 317.

En otra noticia similar, aunque de mayor relevancia, también en el *Muqtabis V* de Ibn Ḥayyān, se refiere, en una interesante narración, cómo se construyó la calzada de comunicación entre la ciudad califal de *Madīnat Az-Zahrā'* y la metrópoli cordobesa:

*«A mediados de raġab (5 abril 942) se comenzó a pavimentar la calzada (ar-raṣīf) tendida por An-Nāṣir (ʿAbd Ar-Raḥmān III) desde su alcázar (qaṣr) hasta la almunia de An-Naʿūra, en la orilla del río de Córdoba, hasta la puerta del alcázar (qaṣr) que se había erigido en Qarqarīl el año (3)29 (940-941), por la orilla inferior donde estaba la ciudad de Córdoba, para quitar al camino su dificultad. El cabalgó personalmente, mientras se hacían ante él las operaciones de agrimensura y se ponían los jalones en los límites, ordenando congregar obreros y apresurar la obra, que quedó concluida en un mes, con gran provecho de su nueva residencia llamada Az-Zahrā', y de todos»*⁷.

Entra dentro de lo lógico pensar que, si de alguna (re)construcción nos había de llegar noticia, había de ser de la calzada con más prestigio de Al-Andalus: la vía que unía su capital con la sede del poder califal. Se trata esta última, por tanto, de una referencia más del esplendor y riqueza del califato, otra muestra de su prestigio transmitida por Ibn Ḥayyān, el nostálgico cronista del «régimen» califal. Dentro de su crónica, escrita y centrada en la sede del poder, Córdoba, tras los numerosos detalles alusivos a la construcción de *Madīnat Az-Zahra'*, no podía faltar esta alusión al fasto del califato.

Como elemento recurrente, en ambas noticias se indica que ʿAbd Ar-Raḥmān III «demostró en este arreglo la firmeza de su empeño, pues comenzó los trabajos el mismo día de la cabalgata», en la primera, como modo de resaltar su firmeza y decisión en su realización; resalta también, en la segunda, que dirigió en persona a los obreros y siguió personalmente la evolución de la obra. Lo mismo refieren las fuentes árabes de otros emires y califas cuando aluden a las obras públicas por ellos realizadas: Al-Ḥakam II controlando él mismo las obras del puente de Córdoba en el año

7. Ibn Hayyān: *Muqtabis V*, ed. ár. y trad. o.c., pp. 478-9 y 359 respectivamente.

361/971 ⁸, Al-Manṣūr colocando piadosamente con sus propias manos los ladrillos en la mezquita cordobesa, etc. ⁹, todos ellos signos que rememoran las obras que en su día hiciera el mismo Profeta Mahoma ¹⁰. La firmeza en el desarrollo de las obras debe ser entendida también en una dimensión religiosa: como empeño en favorecer con su realización a la comunidad islámica. Volvemos, en suma, de nuevo al referido carácter religioso y social del gobierno, de quien emanan estas prerrogativas sobre las obras públicas. Estas medidas también han de ser consideradas como importantes bazas para la propaganda política de los soberanos entre sus súbditos.

Hay algunos aspectos de esta última noticia del *Muqtabis V* a resaltar especialmente, como son la enumeración de los trabajos necesarios: primeramente los de agrimensura y colocación de jalones, y luego las labores manuales de los obreros, como se venía obrando tradicionalmente en la construcción de calzadas, siguiendo unos cánones clásicos desde tiempos de los romanos.

En segundo lugar, hay que hacer constar un detalle expresado con anterioridad, pero que Ibn Ḥayyān deja bien explícito: el arrecife tenía como misión unir el alcázar cordobés con la puerta de la nueva ciudad califal ¹¹. Se vuelve a ver nuevamente cómo las vías andalusíes unen diversos *espacios urbanos* entre sí: «desde su alcázar hasta la almunia de An-Naūra, ... hasta la puerta del alcázar que se había erigido en Qarqarī», atravesando los *espacios interurbanos*; nuevamente hallamos que la finalidad de esta vía era la de servir de guía, itinerario hacia el próximo *espacio urbano*, como si de una intrusión de la ciudad en las áreas rurales se tratase, como si hubiera una idea preconcebida de «apropiarse» de las zonas rura-

8. GARCÍA GÓMEZ, E., *Anales Palatinos del Califa de Córdoba Al-Hakam II, por ʿĪsā Ibn Ahmad Al-Rāzī (360-364 H. = 971-975 J. C.)*. Traducción de un ms. árabe de la Real Academia de la Historia, Madrid 1967, § 30, pp. 77-78; GARCÍA GÓMEZ, E., «Notas sobre la topografía cordobesa en los "Anales de Al-Hakam II" por ʿĪsā Rāzī», en *Al-Andalus* (Madrid-Granada), 30/2 (1965) 329, 372.

9. LÉVI-PROVENÇAL, E., *España Musulmana hasta la caída del Califato de Córdoba (711-1031 J.C.)*, en la *Historia de España*, dirigida por R. Menéndez Pidal, Madrid 1973 t. V, p. 254.

10. Cfr. la colección de hadices de Al-Bujārī, editada por O. Houdas; MARÇAIS, W., *El-Bokhārī. Les Traditions Islamiques*, París 1977, vol. IV, p. 238.

11. Sobre el urbanismo de la Córdoba califal ver GARCÍA GÓMEZ, E., «Notas sobre la topografía cordobesa...», o.c., pp. 319-379.

les por medio de esta red tentacular de caminos. Finalmente, Ibn Ḥayyān se ve obligado a señalar lo positivo que fue para la nueva ciudad la construcción de este arrecife, pero también que fue de gran provecho para todos los miembros de la comunidad islámica (*ṣamā'a*). Lo mismo cabe decir de la primera noticia recogida, aunque tuviera un carácter más claramente personal y no pueda aducirse tan claramente el beneficio de la comunidad con este camino.

En la misma línea, y trasunto de las anteriores noticias hay otra referencia equiparable, aunque de época almohade. Entre las obras ordenadas por el califa Abū Ya'qūb (558-580/1163-1184) en la ciudad de Sevilla destacan la mayoría de los cronistas de la dinastía el puente de Sevilla. La relación del cronista Ibn Ṣāḥib Aṣ-Ṣalā (m. 578/1182) sobre la ejecución del citado pontón sobre barcas tiene los mismos ingredientes religiosos que la anteriormente referida:

«El puente construido fue lo que embelleció a Sevilla y a Triana; y la facilidad de pasar por él le reportó a la gente prosperidad, unión y seguridad, y riquezas, como proporcionó al Amīr Al-Mu'minīn una huella hermosa y una recompensa espléndida en la sucesión de los tiempos y con el paso de los acontecimientos, como no le fue dable antes de él a ningún rey de taifas, ni a ningún califa, pues se adelantó a todos en esta virtud noble de facilitar el paso por él a la gente y a las tropas, uniendo la amabilidad al favor que había hecho y completándolo con su equidad y generosidad en facilitar el paso a los caminantes, sin pago de alcabala (qabāla) que se les tomase a ellos en el puente, o de impuestos que satisficiese (aw ḡu'la, sin paga, remuneración). Dios puso esta buena obra perdurable hasta el día de la resurrección en su balanza, y la aseguró para este mundo y para el otro en su libro. Y suprimió Dios a los que pasaban antes, de la gente de Sevilla, al Aljarafe y a la región, una gran fatiga, y les concedió con esta delicada atención misericordia y compasión»¹².

Aunque no se trata esencialmente de una calzada, también los puentes eran parte importante de los *espacios viales*, por lo que cabe aplicar el mismo análisis realizado para la anterior noticia a esta referencia de Ibn Ṣāḥib Aṣ-Ṣalā. En el mismo se resaltan tanto los

12. Ibn Ṣāḥib Aṣ-Ṣalā: *Tārij al-mann bi-l-imāma 'alā al-mustaḍafīn*, ed. árabe de A.H. At-Tāzī, *Beirut*, 1974/1474, pp. 234, 463.

beneficios obtenidos ante el Altísimo por el califa al realizar esta obra, como los beneficios materiales que los habitantes de Sevilla y el Aljarafe también obtuvieron de ella: «*la facilidad de pasar por él le reportó a la gente prosperidad, unión y seguridad, y riquezas*» «*Y suprimió Dios a los que pasaban antes, de la gente de Sevilla, al Aljarafe y a la región, una gran fatiga*». De estas palabras se puede sacar una importante conclusión: los califas y sus cronistas en la época almohade (y evidentemente en las anteriores) eran plenamente conscientes que la facilidad de paso, que el facilitar a las gentes unas buenas comunicaciones era sinónimo de «*prosperidad, unión y seguridad, y riquezas*».

Estos ejemplos relativos a (re)construcción de concretas calzadas andalusíes podrían ampliarse a otros alusivos a la reparación de diversos puentes, otros importantes elementos de los *espacios viales*. Estas noticias son más numerosas y apuntan en el mismo sentido: cuando conviene a las circunstancias militares son éstos destruidos, mientras que, cuando hay dinero suficiente en las arcas del tesoro y la autoridad lo considera conveniente, se ordena su (re)construcción ¹³.

2.2. *Los cadíes, responsables locales*

En cualquier sociedad musulmana medieval es del califa o del emir de quien parten las iniciativas relativas a las obras públicas, militares, religiosas y civiles de importancia. Pero ¿quiénes fueron los responsables de los *espacios viales* en las diversas provincias de Al-Andalus? Un pasaje de la *Historia de los Jueces de Córdoba* de Ibn Al-Jušanī (m. 361/971) viene a iluminarnos al respecto. Dentro de las numerosas anécdotas sobre los sucesivos cadíes principales de Córdoba hay una especialmente interesante:

13. Son muchos los ejemplos que podrían aducirse sobre puentes andalusíes destruidos. Por lo común, las fuentes árabes hablan de los mismos cuando la causa de tal destrucción es militar, o consecuencia de alguna avenida, más que del tiempo. En ocasiones se tardan años en comenzar su restauración. El elenco de noticias sobre los puentes andalusíes ya lo hicimos en nuestra Tesis Doctoral (pp. 99 y ss.), y, de modo general, revela la preocupación del poder central cordobés por el buen mantenimiento de los viaductos de Al-Andalus, y por el buen estado de las rutas.

«Un narrador de noticias históricas me dijo: La causa de que volviese a ser nombrado juez de Córdoba Elhabib fue el haber tratado Aslam, al ocupar el cargo como hombre despreciable a Elhabib; y no sólo a éste, sino a sus amigos y protegidos; les trató con gran severidad: el juez mismo, personalmente, montado en una caballería fue a derrumbar el muro o pared de la almunia de Elhabib para tomar un trozo de terreno de esta almunia, dos hileras de árboles, con el fin de ensanchar la carretera (at-ṭarīq), según el juez creía que debía hacerse, por constar inscrito este derecho en la curia»¹⁴.

Al igual que los diversos emires y califas de Al-Andalus delegaban sus tareas de gobierno durante ciertos períodos en el *ḥāyib*, también delegaron sus prerrogativas de juez de la comunidad de los creyentes (*yamā'a*) en el gran cadí de Córdoba, conocido como *qāḍī al-ṣund*, *qāḍī al-yamā'a* o *qāḍī al-qūḍat*. Esta delegación constituía la base misma de la organización de la justicia. Por el mismo mecanismo, este cadí delegado del soberano era el que, a su vez, encomendaba las atribuciones judiciales de las provincias y las marcas a otros cadíes locales instalados en las capitales de las coras y grandes ciudades fronterizas, aunque en realidad fuera el gobierno central quien nombrara por decreto (con la previa autorización del cadí de Córdoba o sin ella) a los jueces de las jurisdicciones provinciales¹⁵.

Dentro de la división de las múltiples tareas de gobierno en Al-Andalus, en virtud de la referida transferencia de soberanía, la preocupación por el bienestar de los musulmanes que implicaba el buen estado de las obras públicas (y más concretamente el cuidado de los *espacios viales*), estaba encomendada a los cadíes.

Entre las funciones de los jueces musulmanes se mencionan una serie de prerrogativas que directa o indirectamente afectan a los *espacios viales*. Dentro del ámbito urbano de la ciudad puede decirse que las prerrogativas urbanísticas de los cadíes eran muy amplias, sobre todo como encargados de la administración del *bayt al-māl*, o tesoro de las fundaciones pías: muchas de las rentas instituidas

14. Al-Juṣānī: *Historia de los Jueces de Córdoba por Aljoxanī*, ed. de J. Ribera y Tarrago, Madrid 1914, pp. 188/234.

15. LÉVI-PROVENÇAL, E., *España Musulmana hasta la caída del Califato de Córdoba*, o.c., vol. V, pp. 69-70.

como *waqf* son casas, tiendas, baños, etc., bienes inmuebles en general, que, como tales, son susceptibles de regulación urbanística llegado el momento. En segundo lugar, esta policía urbanística les viene conferida: por las atribuciones propias de su cargo de jueces, que deben intervenir en litigios urbanos entre particulares; como administradores de los bienes habices de las mezquitas, y como administradores de las propias mezquitas ¹⁶.

Algunos aspectos de esta jurisdicción urbanística de los jueces han sido desarrollados por Robert Brunschwig en su estudio sobre *Urbanisme médiéval et droit musulman*. En el primer epígrafe del mismo desarrolla la problemática de la vialidad en las ciudades musulmanas, especialmente en lo referente a los derechos de paso por calles y callejones, aunque también éste es extensible al resto de *espacios viales* de carácter *periurbano* o *interurbano*. Trae a colación el hadiz del Profeta en que se indica claramente la importancia de esta regulación vial: «*Al que se apropiare sin derecho de un palmo de tierra de un campo, de un camino público o de la finā de una casa, Allāh le pondrá un collar de siete campos (sic) en el día del Juicio*»; aunque Brunschwig considere de autenticidad discutible esta sanción, sí recoge que entre los juristas de la escuela mālikī, Saḥnūn (m. 240/854) había condenado formalmente toda invasión de un camino público, indicando que debía restituirse lo tomado incluso después de haber sido denunciado veinte años después «*puesto que los caminos públicos no pueden ser prescritos*» ¹⁷.

Otra noticia viene a complementar lo referido sobre la preeminencia de los *espacios viales* y de la necesidad de tener expeditas las comunicaciones. Se trata de una *fatwā* del Gran Cadí de Córdoba Abūl-Walīd Ibn Rušd (m. 520/1126), resumida por V. Lagardère

«*Si la canalización de agua, que irrigaba los jardines y movía las muelas de los molinos, discurría paralela a un camino de utilidad pública, y amenazaba cortarlo, un juez podía ordenar su clausura, poniendo así en peligro los cultivos de los agricultores y paralizando los molinos. La desviación (del recorrido) de*

16. TYAN, E., *Histoire de l'Organisation Judiciaire en Pays d'Islam*, Leiden 1960, pp. 351, 404-417.

17. BRUNSCHWIG, R., «Urbanisme médiéval et droit musulman», en *Études d'Islamologie*, 1976, vol. II, p. 11.

*las aguas obligaba al desmonte y reconstrucción en otra parte de los molinos»*¹⁸.

Declara explícitamente Ibn Rušd las prerrogativas de los jueces para yugular cualquier conducción de aguas que amenazara un camino de utilidad pública, a pesar del daño económico que ello pudiera producir.

El otro caso referido anteriormente, por el que un cadí de Córdoba decide ampliar un camino público a costa de dos hileras de árboles de una almunia inmediata, nos aporta un elemento complementario: no se trata de una defensa de la vialidad por invasión de un particular de la vía pública, sino que ha de verse como un acto jurídico de salvaguarda de los intereses colectivos de los musulmanes, por lo que se hace necesaria la ampliación y reacondicionamiento de este anónimo camino. Afirma claramente Al-Jušanī que este hecho era competencia del cadí de Córdoba «*por constar inscrito este derecho en la curia*». Según algunos manuales de *hisba*, en Al-Andalus era el *muhtasib*, uno de los jueces ayudantes del cadí principal, el encargado del control de las vías públicas (además de ocuparse de la policía de mercados y otras tareas diversas)¹⁹. En el segundo de los ejemplos recogidos se deja bien claro que prevalece la necesidad de tener los caminos expeditos y practicables sobre la utilización económica de las aguas, aunque corriera peligro la cosecha o se acabara con el negocio de un molino alimentado por esa canalización.

En las dos noticias referidas (la transmitida por Al-Jušanī y la *fatwá* de Ibn Rušd), queda bien patente que eran los cadíes locales los encargados del control de los caminos, debían de ocuparse de su buen estado e impedir cualquier eventualidad que pudiera dañarlos; por ello se preceptúa el cambio de ubicación de canales que amenacen el camino, procediendo a aumentar su anchura o a reconstruir una vía cuando la intensidad del tráfico que soportaba o su estado así lo requerían. En ambos casos, las acciones de los jueces se orientan a proteger el bien colectivo (en este caso la vialidad y

18. LAGARDÈRE, V., «Moulins d'Occident musulman au Moyen Age (IX au XV^e siècles): Al-Andalus», en *Al-Qanṭara* (Madrid), 12/1 (1991) 114.

19. ARIÉ, R., *España Musulmana (Siglos VIII-XV)*. Tomo III de la *Historia de España*, dirigida por M. Tuñón de Lara, Barcelona 1983, p. 104.

las comunicaciones), por más que se puedan perjudicar de diverso modo los intereses particulares.

Aunque la labor de policía urbanística y salvaguarda de los diversos *espacios viales* estaba encomendada al cadí, en casos concretos se nombra a una persona diferente para la realización de una obra específica: Al-Ḥakam II encargará a Naşar, zabazoque y *şāhib aş-şurṭa* de Córdoba, la ampliación de una de las calles de la metrópoli siempre y «*todo ello mirando por sus súbditos y cuidándose de obrar bien. Así se hizo rápidamente, con gran beneficio general*»²⁰.

El hecho de que los jueces sean los encargados del mantenimiento y restauración de las obras públicas que se construyen para el bien de la comunidad islámica también habla de la fuente de financiación de las mismas. Como administradores del *bayt al-māl*, disponen de abundantes recursos; buena parte de ellos están destinados *ab origine* para unas misiones concretas, pero otros muchos engrosan directamente ese tesoro de la mezquita. El destino de esas rentas propiedad de la comunidad religiosa era: socorros a los pobres, entretenimiento de las mezquitas, pago al personal subalterno de éstas, etc., y, en general, «*obras de pública utilidad (maşāliḥ ‘amma)*»²¹. El cadí es quien controla las entradas y salidas de fondos y quien autoriza o prohíbe la dispensa de los mismos.

Así como el tesoro público del Estado es el único que puede disponer de suficientes recursos para las grandes reparaciones, por la menor entidad de los tesoros religiosos provinciales los cadíes de las coras y marcas no podrían más que proceder a reparaciones puntuales de la red vial de su circunscripción. Y ello, según la coyuntura económica del momento lo permitiera. La policía urbanístico-vial en las diferentes circunscripciones administrativas estaría en manos de los cadíes delegados. En el *Şarq Al-Andalus*, por ejemplo, en el repertorio biográfico de Ibn Al-Farabī (403-351/962-1013) aparecen como ciudades sedes de estos cadíes delegados: Murcia, Valencia y Tortosa²². Desde estas sedes judiciales se velaba por el buen estado de los *espacios viales* del levante peninsular.

20. GARCÍA GÓMEZ, E., *Anales Palatinos*, o.c., pp. 89-90 y 93.

21. LÉVI-PROVENÇAL, E., *España Musulmana hasta la caída del Califato de Córdoba*, o.c., vol. V, pp. 77-78.

22. LÉVI-PROVENÇAL, E., *España Musulmana...*, o.c., vol. V, p. 71.

También los cadíes tienen en ocasiones como misión la de recaudar, además de las rentas devengadas por los bienes habices —que iban a parar al *bayt al-māl*—, otras ciertas imposiciones. Así lo indica Al-Jušanī, en otro lugar de su *Historia de los Jueces de Córdoba*:

«Los hombres aquellos leyeron la hoja, que era una carta dirigida por el monarca Hixem I (172-180/788-796) a su juez, de la parte norte de Andalucía, del Llano de las Bellotas (Fahṣ Al-Ballūt y comarcas vecinas, Asuad ben Soleiman, en que se le ordenaba que recaudase las contribuciones que fuera preciso recaudar y que las distribuyese en la forma que se especificaba en aquella carta»²³.

Aunque Al-Jušanī no aporta más datos, cabe deducir que estas contribuciones destinadas desde un primer momento para unos determinados propósitos, al ser recaudadas por el cadí de la provincia tuvieran como finalidad el servir para sufragar obras de interés público en la propia provincia del *Llano de las Bellotas*. En este caso, no únicamente el cadí se encargaría de la gestión de la justicia, del *bayt al māl* y de la policía urbanístico-vial de su cora, sino que sus obligaciones se ampliarían a la consecución de recursos con los que realizar esas obras de interés general necesarias en su circunscripción. Eso sí, con la aprobación del gobierno central²⁴.

No únicamente se limitan estas prerrogativas de los jueces al s. IV/X, sino que en este sentido cabe entender el fragmento del nazarí *Código de Yūsuf I* (733-755/1333-1354) que, aunque mucho más tardío en el tiempo, responde a las mismas motivaciones expuestas:

«Las limosnas y donativos que las gentes ricas de las ciudades y aldeas hacen en estos días en dinero, en pan, en granos y en frutos, se repartirán a los pobres por dos o más personas que merezcan absoluta confianza: en caso de que la limosna fuese excesiva, se formará un depósito para ocurrir a las necesidades de los ancianos, inválidos, enfermos y huérfanos: el sobrante se aplicará

23. Al-Jušanī: *Historia de los Jueces de Córdoba*, o.c., p. 153/190.

24. Vid. también GARCÍA GÓMEZ, E., *Anales Palatinos*, o.c., § 210, p. 247.

*al rescate de cautivas y a la reparación de mezquitas, fuentes públicas, caminos, puentes, acueductos y sendas peligrosas en las montañas»*²⁵.

Enlazando con lo expuesto, de esta noticia se pueden extraer dos categorías de datos de interés: en primer lugar, que el origen de una parte de los ingresos del *bayt al-māl*, en la época nazarí, eran: «*Las limosnas y donativos que las gentes ricas de las ciudades y aldeas hacen en estos días en dinero, en pan, en granos y en frutos*», o sea, limosnas tanto canónicas como extraordinarias. En segundo lugar, y más importante, la jerarquización que en el s. XIV se hace de las necesidades de la comunidad islámica: primero, atender a las carestías más perentorias de pobres, ancianos, inválidos, enfermos y huérfanos (muy numerosos en Granada por entonces, como consecuencia del río humano que aflúa continuamente, como consecuencia de las conquistas cristianas), mientras que «*el sobrante se aplicará al rescate de cautivas y a la reparación de mezquitas, fuentes públicas, caminos, puentes, acueductos y sendas peligrosas en las montañas*». Bien es cierto que por tratarse de un código jurídico no evidencia más que la teoría del Derecho, no la práctica real, pero, aún así, el cuidado de los caminos, puentes y vías de montaña está en el último lugar de las necesidades a cubrir. Al menos, frente a épocas anteriores en que no hay dato alguno al respecto, en la Granada nazarí hay una preocupación explícita de sus gobernantes por los *espacios viales*, no sólo de los urbanos o *peri-urbanos*, sino de todos ellos en general (incluidos los caminos de montaña), inquietud que es recogida por escrito en un código legal.

* * *

Como caso singular de restauración a expensas de la iniciativa privada de un tramo vial hay que mencionar la cita recogida en la *Ih̄ata* de Ibn Al-Jaṭīb (713-776/1313-1375) sobre el cadí de Granada Muḥammad Ibn ‘Abd Ar-Raḥmān Ibn ‘Abd Allāh, también llamado Ibn Al-Jaṭīb (m. 607/1210-1211). Afirma el polígrafo grana-

25. LAFUENTE Y ALCÁNTARA, M., *Historia de Granada, comprendiendo la de sus cuatro provincias: Almería, Jaén, Granada y Málaga desde remotos tiempos hasta nuestros días*, Granada 1843-1846, t. III, p. 165.

dino que este juez reparó muchas mezquitas a sus expensas y reconstruyó el puente del Genil en Granada, obra en la que invirtió 4.000 dinares ²⁶.

Como cadí que era, no hace sino poner su propio dinero para contribuir a esas obras públicas de interés general, ya que, con seguridad, los fondos de *bayt al-māl* granadino no alcanzaban para tan costosas restauraciones; ante esta circunstancia él decide aportar de su fortuna personal el dinero necesario para tales obras. No deja de ser una acción piadosa tendente al beneficio de la comunidad, equiparable a la que realizarían los gobernantes públicos, aunque emanada del ámbito privado. Se trata de una noticia singular, pero es posible suponer que estos casos de restauraciones a expensas de las fortunas locales privadas fueran corrientes, a tenor de las frecuentes estrecheces a que se vieron sometidos los tesoros públicos locales a lo largo de la historia de Al-Andalus.

III. CONCLUSIONES

Aunque no abunden las noticias sobre las prerrogativas urbanas de los cadíes, de las diferentes fuentes jurídicas e históricas árabes pueden deducirse sus atribuciones. Sobre obligaciones concretas, como pueden ser sus responsabilidades cara a la conservación de los *espacios viales* urbanos, *peri-urbanos* e *inter-urbanos* hay todavía mayor falta de datos. Por extensión de las conocidas prerrogativas, puede afirmarse que, emanando todas las responsabilidades del gobernante supremo de Al-Andalus (emir, califa, o gobernador, según el momento), por delegación de funciones, es el cadí de Córdoba, y por extensión, los cadíes locales quienes velan, en ejercicio también de sus atribuciones y como extensión de su labor de policía urbanística de estos *espacios viales*, tanto de los interiores urbanos como de los exteriores y de las montañas.

La realidad, manifestada en las noticias recogidas anteriormente, parece confirmar tales responsabilidades sobre los *espacios viales*,

26. TORRES BALBÁS, L., *Arte hispanomusulmán. Hasta la caída del Califato de Córdoba*, segunda parte del tomo quinto de la *Historia de España*, dirigida por R. Menéndez Pidal, Madrid 1973, t. V, p. 628.

aunque cabe suponer que quedarían éstas restringidas en cada momento a la posibilidad de ejercicio de las mismas en su comarca. Según la importancia de las (re)construcciones a hacer, la estabilidad política o el momento económico, sabemos que muchas obras públicas tuvieron que esperar muchos años antes de poder ser restauradas y puestas en funcionamiento; si bien los caminos (cada vez terreros en mayor número) requerían de menos dinero para restaurar su empedrado (y ello sólo cuando era necesario), los puentes serán las obras públicas que, por sus costosas reparaciones, más tenían que esperar.

Francisco FRANCO-SANCHEZ
Universidad de Alicante