Valérian Dominique
Ports et réseaux d'échanges dans le Maghreb médiéval

Madrid, Casa de Velazquez
2020, 355 p
ISBN : 9788490961766

En los últimos años los investigadores interesados en la historia del comercio han dirigido sus objetivos de manera preferente hacia el análisis de la competencia de los mercaderes como actores del desarrollo de las redes comerciales; unas redes definidas sumariamente como un conjunto de elementos distintos, constituidos por individuos, también instituciones y/o puntos en el espacio, y claves en la transmisión de informaciones precisas y fluidas – precios, coyunturas de mercados, riesgos,... – y, por tanto, vitales para un eficiente funcionamiento de las empresas individuales, subrayando con ello la decisiva significación del 'poder del saber mercantil'. Una noción, que empieza a aplicarse en los estudios sobre comercio realizados a partir de los años 90 del siglo xx, y que ofrece un nuevo ángulo de aproximación, permitiendo con ello analizar mejor y comprender la complejidad del mundo mediterráneo en la época medieval y el tránsito a la modernidad.

En la actualidad continúa abierto el debate sobre la formación de redes, los intercambios entre varias de ellas y su relación con las instituciones locales o supralocales, y cómo esas redes influyeron desde un punto de vista social, económico y cultural en los territorios que abarcaban. Y es en este debate en el cual se inscribe la obra de Dominique Valérian, profesor de la Université Paris 1-Panthéon Sorbonne. Una obra con mayúsculas que bebe de los trabajos realizados por el autor y de una exhaustiva y sistemática revisión de las más relevantes aportaciones bibliográficas, una obra que se inscribe en las recientes corrientes de investigación en historia económica y que toma como eje vehicular el rol de los puertos en la formación de redes comerciales en el espacio magrebí.

Valérian, reconocido especialista en historia del Islam y el Mediterráneo, sitúa al Magreb en el centro de su análisis y examina el proceso de afirmación de los puertos magrebíes como polos económicos desde una perspectiva de larga duración. Reelaborar, reconstruir y repensar el lugar que ocupan esos puertos en las redes mercantiles que se entretejen entre finales del siglo vii y las últimas décadas del siglo xv es su objetivo.

Como punto de partida, el autor realiza una meticulosa revisión de las tesis que abordan el lugar del Magreb en el contexto Mediterráneo, haciendo especial hincapié en el esquema braudeliano de economía-mundo, pensado para el contexto del siglo xvi, pero que ha influido y, revisionado, continúa influyendo en investigaciones centradas en el ámbito mediterráneo. Un repaso en el que se evalúa la vigencia y las implicaciones del concepto de centro y periferia para intentar comprender el papel jugado por un Magreb que, sin ser un polo mayor y central, tampoco es una periferia pasiva. Dominique Valérian plantea un cambio de perspectiva y en lugar de partir del centro para construir un sistema lo hace de situaciones dispersas para ver cómo funciona ese sistema y poder así explicarlo. Desde esta perspectiva, el hecho de que el Magreb no constituya un polo mayor y central lo convierte en un excelente observatorio. Justamente es este análisis en términos de redes el que permite al autor hacer partícipe al espacio magrebí de los procesos dinámicos de organización del espacio-mundo y plantear la sugerente hipótesis de una integración del Magreb en una economía-mundo a partir de los siglos xi-xii.

¿Por qué los puertos? Como el mismo autor puntualiza, los puertos son los puntos más fácilmente integrados en esta economía-mundo, incorporados a la vez en las redes de intercambio marítimas y terrestres, al tiempo que juegan un papel principal en la organización del espacio magrebí. Ello los convierte en privilegiado laboratorio de análisis para comprender la construcción y también las lógicas que operan en las redes comerciales. Es a través de los puertos y de las redes de intercambios que Valérian interpreta las evoluciones de la estructura del espacio magrebí desde las conquistas islámicas hasta finales del cuatrocientos, y es este análisis global el que ha elaborado en este libro.

La obra se estructura en dos partes. En la primera, el autor analiza la gestación y la integración de los puertos en el seno del espacio islámico, que tiene lugar entre finales del siglo vii y principios del siglo xi, centrándose especialmente en los siglos ix-xi, período de dominio musulmán del Mediterráneo y en el que se prepara la armadura portuaria del Magreb. Y una segunda parte en la cual los puertos magrebíes participan, en distintos niveles, en las redes mercantiles entretejidas y protagonizadas por los operadores cristianos y cuyo diseño empieza a perfilarse a finales del siglo xi para definirse en toda su complejidad en los últimos siglos medievales.

Valérian inicia su análisis con la conquista musulmana, marcada por una nueva estructuración del espacio en relación a la época bizantina y caracterizada por un alejamiento del mar. La emersión de nuevos centros de poder en el interior, incluida la capital, Qayrawan, responde, según argumenta el autor, a consideraciones estratégicas y políticas, sin abandonar completamente los emplazamientos

BCAI 35 (2021) Valérian Dominique: Ports et réseaux d'échanges dans le Maghreb médiéval, recensé par Maria Dolores López Pérez
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

litorales. La mutación más visible es, sobre todo, la reorientación de las redes de comercio provocada por el cambio de dominio; unas redes que son principalmente terrestres y que conectan el Magreb con Egipto y más globalmente con Oriente. En esta nueva geografía política que da la espalda al mar, Valérian observa cómo únicamente las zonas litorales de Ifriqiya oriental y alrededor del estrecho de Gibraltar, esencial en las relaciones con al-Andalus, están verdaderamente integradas. De los escasos datos visibilizados en las fuentes parece deducirse un reinicio lento de la actividad de los puertos tras el corte de los siglos VII-VIII, y a ritmos diferentes según los territorios. El autor constata cómo gradualmente los puertos se convierten en el objetivo de competencias regionales por el control del territorio, un fenómeno que se conjuga con el papel de los mercaderes, sobre todo andalusíes, quienes contribuyen en la animación de los enclaves portuarios.

En un proceso paulatino, que se desarrolla entre los siglos IX y XI, cambia la imagen del litoral magrebí teniendo lugar una densificación de enclaves portuarios, con una creciente actividad. Las causas esgrimidas por el autor residirían en la enorme fragmentación política del territorio y, a la vez, en la unificación del espacio económico. La emergencia de nuevas formaciones políticas pondría, según su argumentación, sobre nuevas bases la cuestión del control de espacios marítimos y portuarios. Lo que se observa en estos siglos es una integración de los litorales en el espacio magrebí, a partir de las regiones interiores donde se encuentran los principales polos de impulsión políticos y económicos. Aglabíes, fatimíes, omeyas y ziríes se suceden en el relato de Valérian quien evalúa las causas que les llevaron a revalorizar las zonas litorales, tomando Ifriqiya oriental la iniciativa. Objetivos militares y estratégicos estarían detrás de una primera puesta en valor de los puertos, de respuesta frente a amenazas interiores y exteriores primero, para desarrollar posteriormente una política también ofensiva. Túnez, Trípoli, en menor medida Monastir, Sfax, Bizerta. La decisión de los fatimíes de construir una nueva capital en posición litoral, Mahdia, constituye un cambio enorme en la organización del espacio político en el Magreb y es un signo de la orientación marítima y oriental de la dinastía durante su fase magrebí. Y en occidente, la intromisión omeya en la política africana y su disputa con los fatimíes obliga a estos últimos a prestar atención a la fachada marítima del Magreb central y occidental.

Esto en cuanto al aspecto político. En el económico Valérian constata la animación del comercio marítimo a partir del siglo IX a escala del Mediterráneo musulmán y progresivamente en un espacio que se alarga a la Europa cristiana, todo ello en coincidencia con una coyuntura global de crecimiento, palpable para el conjunto del mundo musulmán y específicamente para el magrebí. De esta forma, la integración de los espacios costeros y portuarios en regiones más vastas y en el conjunto del Magreb será progresiva y tendrá lugar, primero desde las llanuras de Ifriqiya, después, ya en el siglo IX, desde el estrecho, y en el siglo X en la parte central del Magreb. Resulta fundamental, por tanto, dar respuesta a las causas que condicionaron la formación de esta red portuaria, en la cual Valérian hace conjugar dos fenómenos. El primero es la acción política de los poderes sucesivos y particularmente los conflictos que colocan poco a poco a los puertos en el corazón de la competitividad territorial, de una manera limitada al principio, pero cada vez más a partir del siglo X. El segundo es el auge de los intercambios en el Magreb y en el seno del mundo musulmán, con una doble impulsión: a la vez desde el interior para asegurar las salidas marítimas a las producciones, y bajo la acción de marineros y mercaderes, sobre todo andalusíes, que desarrollan la actividad de los puertos en el cuadro de vastas redes de intercambio y de navegación extendidas a la escala del mundo musulmán.

La novedad es el alargamiento del espacio de intercambio y navegación más allá del Estrecho de Gibraltar, que hasta entonces concentraba los flujos alrededor de los dos puertos de Tánger y Ceuta. La animación del litoral andalusí en la fachada atlántica y mediterránea, la de los puertos del Magreb occidental y central, a menudo bajo el impulso de los andalusíes, y a partir del siglo X la extensión del área de influencia política de los omeyas en África, todo ello contribuyó, según demuestra Valérian, a constituir un espacio de intercambios dinámico entre las dos orillas. Con ello se irá constituyendo progresivamente una malla relativamente apretada de ciudades marítimas, desde la costa oriental de al-Andalus hasta Egipto, dotadas de infraestructuras comerciales y enclaves donde recalar los navíos. Unos puertos que son el final de redes de rutas terrestres de mayor o menor radio de acción, y que drenan los productos del interior para reexpedirlos en barco. Desde esta perspectiva, una vez que el comercio marítimo se reemprende con fuerza, los puertos se convierten en polos estructurantes esenciales del espacio magrebí. Es en este contexto donde Dominique Valérian se plantea el papel jugado por el comercio del oro subsahariano, también los esclavos, en la animación de los puertos y, por tanto, en la estructuración del espacio litoral magrebí y en las redes de intercambio. Una conexión que se realiza por mediación de las ciudades situadas en los

BCAI 35 (2021) Valérian Dominique: Ports et réseaux d'échanges dans le Maghreb médiéval, recensé par Maria Dolores López Pérez
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

bordes del Sahara, los puertos del desierto: Zawila, Uargla, Sijilmasa, Gadamés, todas ellas fundadas u ocupadas por los musulmanes entre mediados del siglo VIII y finales del siglo IX. Importante señalar que, en esta época, el final de las rutas son grandes centros urbanos sedes de poder, pero ubicados en el interior – Trípoli, Qayrawán, Tahart, Tremecén, Fez – evidenciando el escaso papel ejercido por los puertos en la estructuración de los itinerarios saharianos, con la excepción de Trípoli y de los puertos del estrecho de Gibraltar, garantes de las relaciones con al-Andalus.

¿Y Europa? Es en el siglo IX cuando se reanudan unos contactos aún débiles y limitados principalmente a Ifriqiya oriental y, por mediación de al-Andalus, al norte del actual Marruecos. Un comercio, no obstante, aún marginal, lastrado por la debilidad de la economía europea, y protagonizado por algunos aún escasos mercaderes procedentes de ciudades italianas, que se desarrollará a partir del siglo XI, un momento en que la infraestructura portuaria necesaria para el gran comercio ya está conformada. Los mercaderes cristianos devendrán a partir de ese momento actores cada vez más potentes sentando las bases de profundas modificaciones en la configuración y las lógicas de las redes de intercambio. Estos cambios tendrán lugar en los siglos XI y XII, un momento clave para la historia de los puertos magrebíes, afirma el autor, al estar sometido el Magreb a un conjunto de mutaciones profundas, políticas, económicas, religiosas, que afectan las relaciones mediterráneas. ¿Por qué? Sigamos a Valérian. Como muy bien señala, finaliza un periodo iniciado en el siglo IX, de desarrollo de las villas litorales en un contexto propiamente islámico, acelerado a la vez por las dificultades en el interior y por la animación creciente de intercambios marítimos. Pero marca también el inicio de una evolución de larga duración, caracterizada por el peso creciente de los intercambios marítimos, que hasta entonces estaban en una posición relativamente marginal en relación a las redes de comercio centradas en el mundo musulmán. Las evidencias más palpables se manifiestan en las relaciones entre las regiones interiores y las litorales que cambian radicalmente, así como en los polos de impulsión, tanto políticos como económicos, que migran hacia el norte, hacia el Mediterráneo. ¿Crisis? Valérian discrepa de esta interpretación y aboga por una reorganización del espacio y una inversión de polaridades. En este sentido, argumenta el autor, los cambios, fundamentales, que afectan al mundo magrebí y mediterráneo se inscribirían en esa evolución, en ese movimiento de apertura progresiva, o de reapertura si se considera como referente la antigüedad cartaginesa o romana, del Magreb hacia el mar. Una evolución acompañada, paradójicamente, por un retroceso de la implicación de los hombres de negocios magrebíes en el gran comercio marítimo. Y es en este contexto que Dominique Valérian se plantea cuáles son los motivos que provocan estos cambios que conllevarán una modificación radical de las redes de intercambio en las cuales se insieren los puertos del Magreb.

El primer cambio en la estructuración del espacio magrebí es la afirmación de las villas portuarias como polos económicos, políticos, culturales y religiosos. Los puertos se convierten en el siglo XI en polos de poder, modificando de esta manera la estructura del espacio político magrebí. La dislocación del poder zirí, incapaz de continuar la política fatimí, favorecerá la pérdida de control de todos los puertos, a excepción de Mahdia, y la aparición de un movimiento de autonomía urbana que tendrá como consecuencia la emergencia de pequeños principados más o menos autónomos, que toman como capitales algunos de los principales puertos – Túnez, Trípoli, Bizerta, Susa, Sfax, Gabes. Y no sólo en el área oriental. En general todo el litoral asiste a una afirmación política duradera y a un desarrollo de las ciudades portuarias. Valérian aduce como justificación la falta de autoridad política. Cuando el poder ya no tiene medios para asegurar la protección, las poblaciones urbanas escogen liberarse, llevando al poder a un príncipe que se apoya, más o menos, en estructuras representativas. Desde la perspectiva del comercio, resulta esclarecedor que algunas de estas ciudades realicen acuerdos con potencias europeas con el objeto de defender los ingresos derivados del comercio.

La nueva situación del Magreb central y occidental derivada de cambios en los dominios políticos resultará decisiva en la organización de los espacios. Hamadíes, almorávides, almohades protagonizaron un proceso de expansión territorial, descrito por Valérian, con los puertos como punto de apoyo, en una muestra del auge que habían adquirido las villas litorales. Incide en una cuestión vital y discutida sobre las causas que están detrás de la importancia adquirida por los enclaves ubicados al lado del mar. La arribada de los Banu Hilal sustenta la explicación aducida por un sector de la historiografía. La ocupación del traspaís por estas tribus habría obligado, según argumentan algunos autores, a una parte de la población a refugiarse en las áreas portuarias. Sin descartar totalmente esta justificación, Valérian, remarca su insuficiencia para entender un fenómeno tan perdurable y que afecta a territorios que no fueron escenario de las migraciones hilalíes y aboga por una conjunción de fenómenos que contribuirían a este desplazamiento de los centros de poder y de los polos económicos hacia los puertos: por un lado, los

BCAI 35 (2021) Valérian Dominique: Ports et réseaux d'échanges dans le Maghreb médiéval, recensé par Maria Dolores López Pérez
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

efectos incontestables de la llegada de estas tribus en el interior, pero al mismo tiempo valora otras cuestiones, entre ellas el auge de la navegación en el Mediterráneo en un contexto de fuerte expansión económica y marítima europea.

Puertos cristianos del norte de Italia – Venecia, Pisa, Génova, Savona – hasta ahora en posición marginal y periférica en relación a un espacio islámico dinámico se afirman progresivamente como los centros de gravedad de los intercambios y la navegación hasta el punto de convertirse en los principales puntos de impulsión de las redes mediterráneas, contribuyendo de este modo a modificar radicalmente su configuración. Unas relaciones violentas, fundamentadas en una economía de razzias, que coexisten con acuerdos de paz que intentan establecer las bases de los intercambios y velar por la seguridad de los operadores. Almorávides y almohades promueven estas políticas de paz con las repúblicas italianas con la voluntad de promover el comercio, sin duda, pero también de bloquear con estos acuerdos posibles ayudas italianas a sus enemigos.

Este basculamiento de los polos económicos hacia el norte de Italia tendrá considerables consecuencias, puestas de manifiesto por Valérian. El reemplazo de los operadores del mundo musulmán, de Sicilia y de la Italia meridional, los primeros en explorar las vías de comercio entre Europa y el Magreb, por mercaderes primero italianos del norte, y ya en el siglo xiii provenzales y catalanes, integrará al Magreb en las redes europeas en las que participan las ciudades italianas, y cuya amplitud traspasa el ámbito mediterráneo y abasta gran parte de Europa.

Todo ello en un siglo xii, como nos recuerda el autor, con un Mediterráneo aún controlado por la flota almohade, pero en el que la expansión cristiana, materializada en la conquista de las islas, empieza ya a invertir la relación de fuerzas. Una supremacía creciente de mercaderes y navíos cristianos, que implicará un retroceso de las flotas de comercio musulmanas y, con ello, la pérdida de un utensilio mayor en el control de las redes. Los cambios, sustanciales, son evidentes. El Magreb ya estaba integrado en una vasta red que operaba en el seno del mundo musulmán, lo que cambia en los siglos xi-xii es su integración en otra red, la de los mercaderes cristianos. Lo que es nuevo, asevera Valérian, no es tanto la existencia de intercambios con el resto del mundo conocido, sino una integración articulada en varias redes interconectadas a nivel mundial que actúan sobre la economía magrebí y sobre su vida política y social. Y entre los cambios, el reemplazo de operadores musulmanes por cristianos como protagonistas de los intercambios. Mercaderes y navíos magrebíes no desaparecen completamente del Mediterráneo, si bien su papel queda mermado frente al protagonismo ejercido por los operadores procedentes de la Europa cristiana, con una única excepción, las comunidades judías. Para Valérian la explicación más plausible a esta deserción de los hombres de negocios del Magreb en las plazas europeas, sin desdeñar otros factores que pormenoriza, estaría en la oposición esgrimida por los ulemas, ignorada en ocasiones de forma individual, pero que hacía inviable una defensa pública por parte de los poderes magrebíes. Como consecuencia, los mercaderes procedentes del Magreb no contarían en las plazas europeas con unas infraestructuras comerciales similares a las existentes en los centros magrebíes, destinadas a acoger y proteger a los mercaderes cristianos, exceptuando aquellos puertos –Sicilia, Península Ibérica- donde existían comunidades mudéjares.

Las tendencias observadas permiten a Valérian proponer, a partir del siglo xii, una periodización marcada en tres tiempos y sujeta a diversas variables. A una fase de crecimiento, desde mediados del siglo xii a principios del siglo xiv, le seguiría una larga crisis, iniciada a principios del siglo xiv y que duraría hasta principios del siglo xv y una recuperación a lo largo de esta última centuria. Pero lo importante, señala Valérian es que en cada una de estas fases tiene lugar una reconfiguración de las redes, que aprovechan más unos puertos que otros, y por tanto una modificación de la organización del espacio económico del Magreb litoral.

La primera fase se abre con la conquista almohade del Magreb y está marcada por un fuerte crecimiento de la economía de intercambios en el Mediterráneo, estimulada por Europa. Ello conduce a una integración progresiva no sólo de grandes puertos, como Túnez, Bugía o Ceuta, sino cada vez más de puertos secundarios en redes complejas. El principal cambio en relación al siglo xii, señala Valérian, es la entrada en juego de nuevos socios comerciales fuera de Italia, que construyen redes propias, integrando de manera preferente ciertas partes del litoral magrebí. Los tres grandes puertos del norte de Italia continúan su expansión, articulando redes más o menos complejas. Venecia, Génova y Pisa, a las que se unen las redes desarrolladas por Marsella y los mercaderes de la Corona de Aragón. Estos últimos, llegados tardíamente al negocio magrebí, desarrollan una activa política que combina conquistas militares y acción diplomática y que sostiene la expansión comercial. A diferencia de sus competidores italianos, los barceloneses, más tarde mallorquines y valencianos, extienden su presencia no únicamente a los grandes puertos, sino que invierten en villas obviadas por provenzales e italianos ubicadas con preferencia en el Magreb central y occidental.

BCAI 35 (2021) Valérian Dominique: Ports et réseaux d'échanges dans le Maghreb médiéval, recensé par Maria Dolores López Pérez
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

Esta apertura a los mercaderes cristianos, potenciada en plena fase de crecimiento, permite una diversificación de las rutas marítimas y de las redes mucho más allá del mundo islámico. Valérian constata cómo no existe una red única, europea, sino varias redes interconectadas, centradas en las villas más dinámicas del norte del Mediterráneo, que despliegan su comercio en el conjunto o solamente en una parte de la costa africana y es la posición de estos puertos en las redes la que explica su mayor o menor dinamismo. Se genera con ello una jerarquización de puertos paulatinamente consolidada a lo largo del siglo XIII y en las primeras décadas del siglo XIV, en paralelo al desmoronamiento del imperio almohade y la subsiguiente fragmentación del territorio en poder de mariníes, abd al-wadíes y hafsíes. Las siempre latentes rivalidades entre los tres sultanatos desembocarán en empresas de conquista de gran amplitud que tendrán como punto focal las villas litorales; unas rivalidades que, unidas a la competición entre los poderes centrales y las tribus por el control de los espacios e itinerarios del interior, originará graves conflictos en el territorio magrebí.

La consecuencia principal de esta evolución, remarcada y sostenida por Valérian, es la pérdida del control de los intercambios marítimos por parte de los mercaderes magrebíes, que continúan, eso sí, dirigiendo los intercambios terrestres internos. Desde esta perspectiva, la importancia de los diferentes puertos resultará de su posición geográfica respecto a las redes de intercambio y de su capacidad de drenar y exportar los productos más demandados, algunos especializados –esclavos negros, cereales, coral, aceite, sal-, la mayoría, sobre todo lana y cueros, relativamente intercambiables permitiendo una concurrencia de puertos y una cierta flexibilidad de las redes. Y el oro subsahariano, cuya exportación es resultado, principalmente, de una balanza de pagos deficitaria. Ese carácter intercambiable de los mercados magrebíes, salvo determinados productos, conduce a una menor estabilidad de los itinerarios mercantiles, siendo especialmente sensibles a los conflictos locales o regionales y a los cambios en la coyuntura global. El resultado, y aquí reside la importancia del análisis de Valérian, es que estas redes pueden sufrir modificaciones sustanciales en relación a la coyuntura política, y más aún cuando la información circula rápidamente, de manera que los mercaderes pueden adaptarse con prontitud a las nuevas condiciones.

Y llega el siglo XIV y con él una profunda y dolorosa crisis. La contracción económica, incontestable aunque discutida, cuyos primeros signos aparecen hacia 1320, y se prolonga hasta 1420, se traduce en una disminución de los intercambios en el Mediterráneo. Sin embargo, aduce Valérian, no hay que hablar de fin de la economía-mundo sino más bien de reconfiguración de las redes de intercambio sobre nuevas bases y en un contexto de contracción económica. El Magreb, como el resto del mundo mediterráneo, está tocado por esta crisis, incluso aunque tenga formas diferentes a las de Europa, sobre todo en el campo de la economía agrícola e industrial. Una respuesta a la contracción de la actividad comercial de los puertos es el desarrollo de la piratería en el Mediterráneo, en particular en los puertos magrebíes, un fenómeno endémico pero que adquiere enorme amplitud sobre todo a partir de 1360 para empezar a decrecer en la década de 1420. Respuesta, sí, pero al mismo tiempo, argumenta Valérian, la piratería es la causa de una desorganización de las redes de navegación y de comercio y por tanto de una perturbación duradera del comercio marítimo. No obstante, la piratería nunca ha impedido totalmente los negocios, los efectos negativos son más indirectos, vinculados a una posición precaria de los comerciantes cristianos en los puertos magrebíes y la amenaza constante de confiscación de bienes o encarcelamiento.

Lo más interesante es el análisis que realiza Valérian de esa contracción evidente del volumen de intercambios, parcialmente compensado para ciertos puertos por el auge de la actividad pirata, y que de ningún modo supondría una dislocación de la economía-mundo que se había construido en los siglos precedentes. Lo que se produce es una reconfiguración de las redes del comercio mediterráneo, menos integradas en el gran comercio internacional, sobre todo oriental, más volátiles y sensibles a las crisis puntuales que anteriormente, y menos polarizadas también. Las únicas redes que funcionan eficazmente son las mallorquinas y valencianas, mientras italianos y provenzales abandonan temporalmente los mercados magrebíes.

Esta crisis empieza a reabsorberse a partir de la década de 1420, en que tiene lugar una reactivación general del comercio y un retorno de numerosas comunidades de mercaderes europeos que habían abandonado los puertos magrebíes. El Magreb es integrado nuevamente en vastas redes diversificadas y esta renovación del comercio tiene consecuencias sobre la estructuración y la jerarquía de sus puertos. El siglo XV es por tanto un período que relanza la actividad de enclaves litorales incorporados de nuevo plenamente en la economía-mundo, de una manera más o menos completa aún que en el siglo XIII. Esta prosperidad debe mucho a la de Europa, pero también al dinamismo de los mercaderes magrebíes, que ocupan en estas redes un lugar nuevo, en relación sobre todo a la diáspora andalusí. La situación cambia, sin embargo, en el siglo XVI cuando la explotación

BCAI 35 (2021) Valérian Dominique: Ports et réseaux d'échanges dans le Maghreb médiéval, recensé par Maria Dolores López Pérez
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

de las nuevas posesiones en América supone un basculamiento del centro de gravedad económico del Mediterráneo hacia el Atlántico. Este desplazamiento hacia el oeste, que en un primer momento benefició al Magreb, acabó por sacarlo de las nuevas redes de intercambio.

En definitiva, Dominique Valérian dibuja un Mediterráneo donde el Magreb tiene un papel activo y protagonista y en el que sus puertos juegan un papel esencial en el desarrollo de los intercambios. El resultado es una obra muy sugerente en la cual, frente a reflexiones que abogaban por un territorio magrebí siempre periférico, de Oriente primero, de la Europa cristiana después, el autor aboga por un modelo de inserción en espacios más amplios. Reconstruye con maestría la progresiva introducción de las villas litorales en los espacios circunscritos por las diversas redes que se suceden, atento siempre a los factores económicos, políticos, que intervienen en sus modificaciones. Un proceso largo y complejo, que evoluciona entre los siglos VII y XV, y que muestra el devenir de los puertos como polos mayores de estructuración de un espacio político y económico más o menos vasto. Y es aquí, sin duda, donde radica la principal aportación de Dominique Valérian.

Maria Dolores López Pérez
Universitat de Barcelona - GRAMP-UB

BCAI 35 (2021) Valérian Dominique: Ports et réseaux d'échanges dans le Maghreb médiéval, recensé par Maria Dolores López Pérez
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net