

Las atarazanas de la *Salawbinya* nazarí (Salobreña, Granada). Propuestas para su estudio arqueológico

JOSÉ MARÍA GARCÍA-CONSUEGRA FLORES

Arqueólogo, S.E.L. (Salobreña Estudios Locales) y Patrimonio Bajo Guadalfeo

RESUMEN

El presente trabajo representa un avance del estudio y análisis de uno de los elementos de la Salobreña nazarí y moderna (siglos XV-XVI) que más relevancia tuvo en el devenir histórico de la localidad desde época antigua: la zona portuaria o embarcadero. Si bien del periodo antiguo son escasos los datos históricos y arqueológicos con que contamos, para el periodo medieval y moderno éstos son más profusos y esclarecedores, reflejando el destacado papel de Salobreña dentro del entramado comercial andalusí y, posteriormente, cristiano.

PALABRAS CLAVE: Atarazanas, Salobreña, nazarí, Gambullón, Reino de Granada.

ABSTRACT

This work represents a preview of the study and analysis of one of the elements of nasrid and modern Salobreña (XV-XVI centuries) had more relevance in the historical development of the town since ancient times: the port area or jetty. While the ancient period are few historical and archaeological data we have, for the medieval and modern period they are more profuse and enlightening, reflecting the important role of Salobreña in the andalusian commercial network, and then christian.

KEY WORDS: Shipyards, Salobreña, nasrid, Gambullón, Kingdom of Granada.

LAS CONDICIONES PORTUARIAS DE SALOBREÑA. BREVE RESEÑA HISTÓRICA

La situación marítima del promontorio rocoso donde asienta la actual población de Salobreña, hasta bien entrado el siglo XVIII, cuando el avance de la vega holocénica le fue ganando espacio al mar, permitió a los asentamientos que históricamente han ocupado dicho promontorio y su entorno gozar de excelentes condiciones portuarias. Es así cómo el carácter peninsular que hasta el referido siglo XVIII caracterizó este enorme enclave calizo, propició que contara con sendas ensenadas (una a poniente y otra a levante) que permitían a los navíos resguardarse en caso de temporal. Si bien la de levante quedó colmatada presumiblemente ya en época medieval, fue la de poniente la preeminente y la que capitalizaría el grueso del tráfico marítimo-comercial salobreñero, con una actividad continuada desde época antigua hasta época moderna.

Actualmente, se mantienen en pie diversos restos constructivos asociados al conjunto portuario de época nazarí, en el entorno del paraje conocido como El Gambullón, donde se localizó la citada ensenada de poniente. Se trata de dos torres (una coracha y otra albarrana) que defendían el manantial de agua dulce que abastecía, tanto a la po-

blación como a las necesidades de aprovisionamiento de las embarcaciones. Todo ello quedaba comunicado con el sector urbano históricamente denominado como Albaicín mediante un escarpado sendero a través del Tajo, conocido como el Camino del Moro, o del Gato.

Por otro lado, al referirnos a la antigua zona portuaria de Salobreña, debemos tener presente que no estamos hablando de un puerto tal y como hoy en día lo entendemos, con muelles y dársenas construidas para el abrigo de los barcos, sino como un puerto natural. Con todo, ello no implica que en determinados momentos históricos no se habilitasen diversos puntos del citado puerto natural para su uso como embarcadero.

Así pues, si bien actualmente se trata de una zona de conexión entre el Tajo del Promontorio y la Vega, este paraje del Gambullón, un punto de surgencia natural de agua dulce situado a los pies de dicho promontorio calizo, hasta hace relativamente poco representaba el sector oriental de una ensenada marítima en la que se cree, como bien apuntan diversos datos arqueológicos y de archivo conocidos, se ubicaba el área portuaria de la Salobreña medieval y moderna (MALPICA, 1994; NAVAS y GARCÍA-CONSUEGRA, 2009; REDONDO, 2013), una hipótesis que en la actualidad

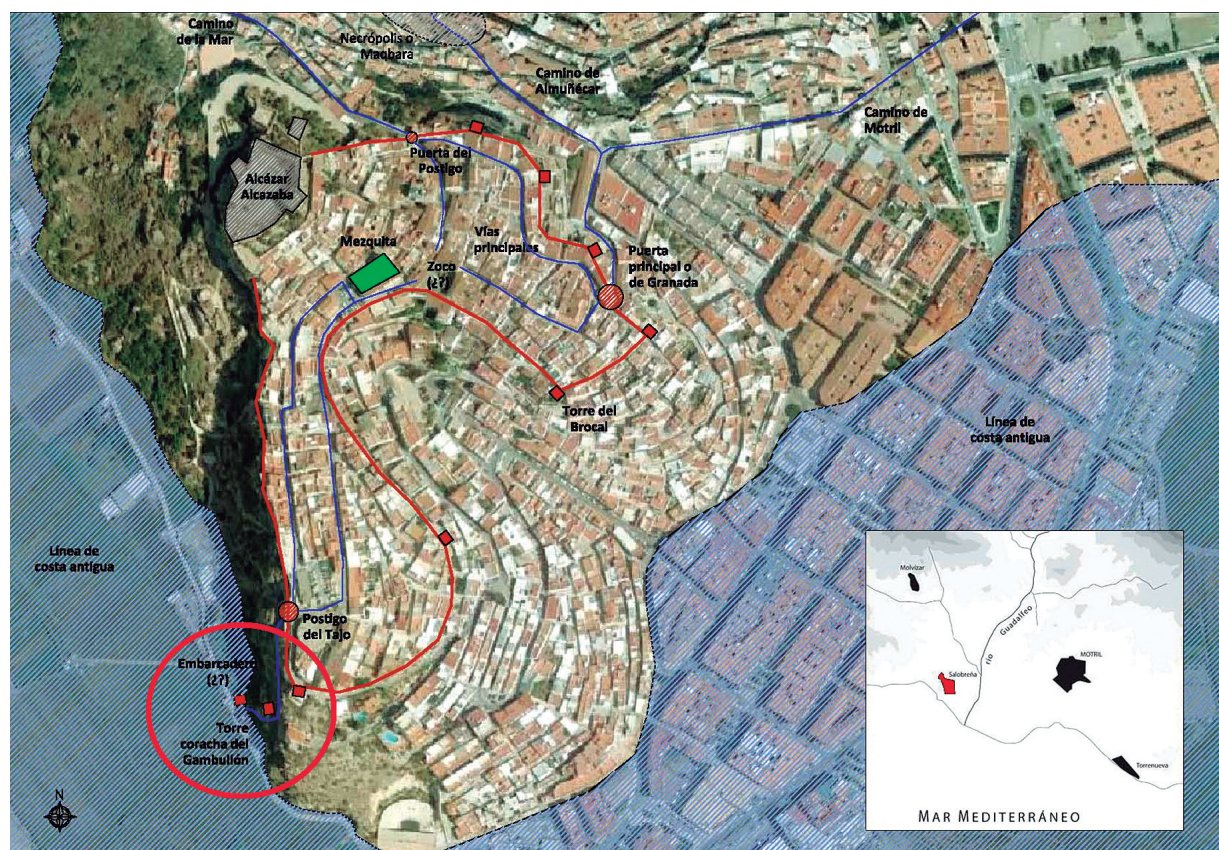


Fig. 1: Localización del paraje del Gambullón (José M^a García-Consuegra Flores).

está siendo analizada en detalle en base a datos documentales y arqueológicos por parte del que suscribe, representando el presente trabajo un avance.

La propia etimología del paraje es bastante esclarecedora al respecto. El término Gambullón está compuesto por las palabras GAM y BULLÓN. La primera creemos que se trataría de un vocablo hispanoárabe de origen romano, “*qanb*”, derivado del latín “*campus*”, el cual, con la significación de “campo”, entra frecuentemente en la composición de topónimos hispanoárabes (DÍAZ y BARRIOS, 1991: 185 y 188). El segundo componente, “bullón”, según Simonet se correspondería con una voz romance equivalente a “*hervidero, fuentequilla o manantial en que brotan las aguas bullendo mucho, y haciendo nido y ampollitas*” (SIMONET, 1889:61). Por tanto, el término Gambullón significaría “Campo del manantial” (Fig. 1).

Desde la prehistoria, el mar jugó un importante papel en la vida de las distintas comunidades humanas que se establecieron en este promontorio calizo, ya que no sólo les permitiría abastecerse de sus recursos marinos, también porque se erigiría en la principal vía de comunicación y comercial con otras áreas costeras, relegando a un segundo plano las vías de comunicación terrestres que permitían el contacto con otros centros costeros y del interior. El establecimiento de rutas de navegación, especialmente a partir de la presencia fenicia en estas costas, requería de unas determinadas condiciones geoestratégicas que sin duda cumplía el enclave de Salobreña.

Nos referimos, en primer lugar, a la existencia de buenos fondeaderos donde pudiesen resguardarse las naves, tanto de los vientos de levante como de los de poniente.

Así, nuestro promontorio, aunque hoy rodeado de tierra firme por la colmatación sedimentaria del Guadalfeo y las diversas ramblas que se le asocian, hasta finales de la Edad Media se constituía como una península que abrigaba dos fondeaderos situados, como ya hemos señalado, a poniente y a levante. A estas especiales características geográficas, añadir la posibilidad de abastecimiento de agua dulce para los navíos, tanto procedente del río como de los diversos manantiales que enamaban (y emanan) en su entorno más inmediato.

La ensenada o fondeadero de levante (en la zona de la actual Plaza Juan Carlos I), como bien corroboran varios factores, no era propicia para la instalación de infraestructuras portuarias de cierta entidad. Su propia situación, más abierta al mar y expuesta a los continuos cambios de la morfología marina, generados de un lado por las continuas escorrentías procedentes de las diversas ramblas y barrancos situados entre la rambla de Molvízar (inclusive) y el propio promontorio (a saber, los barrancos del Arca, Marín, del Mayorazgo e Izquierdo, los cuales vienen a desembocar en las proximidades del promontorio), e incluso a los pies del mismo (en la conocida como Pontanilla). Del otro, y principalmente, por las brutales crecidas del río Guadalfeo.

Por otra parte, estudios geológicos realizados han puesto en evidencia que hacia el 800 a.C. la desembocadura de este río ya se encontraba muy próxima al promontorio de Salobreña (HOFFMAN, 1988; ARTEAGA, 1990). Esto hace pensar que se formarían en la zona numerosos escollos y bajíos, lo cual dificultaría el acercamiento de navíos a esta ensenada oriental (ALCALDE, 2010).

Será la antigua ensenada de poniente la que presen-

taba mejores posibilidades portuarias. Ya de por sí puerto natural, es también la que sin ninguna duda permitiría la creación de determinadas infraestructuras dedicadas a embarcadero, como las que conocemos de época nazarí. Fue progresivamente colmatándose de aluviones y, por consiguiente, disminuyendo su capacidad de alojamiento de embarcaciones, de tal modo que menguó su funcionalidad como embarcadero a lo largo de los siglos, estando en activo hasta fines del siglo XVIII o inicios del XIX, cuando quedó completamente colmatada, constituyendo una porción de vega conocida como vega de La Playa.

Frente a la ensenada, y separado unos 2 km hacia el sur, se ubicaba el islote del Peñón de Salobreña, hoy unido a tierra firme, el cual tuvo un papel destacado en la vida marítima de Salobreña.

Como ya se apuntó en su día (MALPICA, 1994; NAVAS, 2001; NAVAS y GARCÍA-CONSUEGRA, 2008; SAROMPAS, 2010), muy probablemente ya desde época prehistórica este entorno fuera escenario de ciertas actividades maríneas por parte de las primeras comunidades humanas, asociadas a la explotación de los recursos del mar a través de la pesca y el marisqueo, ya que, por otro lado, y en base al estado actual de las investigaciones, su presencia en esta región del bajo Guadalfeo está completamente confirmada a partir del Neolítico (PAREJA, 1970; PELLICER, 1992; ARTEAGA *et alii*, 1992; SAROMPAS, 2010; MARTÍNEZ, 2014 a) (Fig. 2).

No será hasta la llegada de los fenicios a estas costas cuando podamos hablar de articulación y uso como zona portuaria de este sector. Y es que la instalación de pequeñas comunidades semíticas en este litoral a partir del siglo VIII a.C. hay que entenderla, en un primer momento, como una respuesta a intereses puramente comerciales y de intercambio, que llevarían a cabo con las comunidades indígenas del Bronce Final, si bien pronto adquirirá un interés de gestión y control de la explotación de los recursos agropecuarios y naturales de la zona.

Las actividades marítimas emprendidas por los fenicios, y posteriormente por los púnicos, si bien en el caso de Salobreña no disponemos de un registro arqueológico fehaciente, para el caso de Almuñécar (la antigua *Sexi*) sí se cuenta con testimonios que lo corroboran. Desde fechas tempranas se tiene constancia de una clara orientación de la economía sexitana hacia el aprovechamiento pesquero, destinado a la fabricación de salazones, como bien manifiesta la factoría del Majuelo (MOLINA *et alii*, 1984).

Con todo, la presencia fenicia en Salobreña queda atestiguada por el hallazgo de fragmentos cerámicos en el reborde de la ensenada y en el islote del Peñón, que han aportado una cronología que abarca desde el siglo VIII a.C. hasta el siglo VI a.C. En estos mismos lugares también se ha documentado, bien que de manera descontextualizada, cerámica púnica de los siglos VI al III a.C. (MARTÍNEZ *et alii*, 2015). Aunque estos hallazgos no son suficientes para hablar de una explotación de los recursos del mar y del territorio circundante como tal, sí nos permite intuir que las actividades maríneas tuvieron un papel destacado en la economía de la *Selambina* fenopúnica (MARTÍNEZ, 2014b).

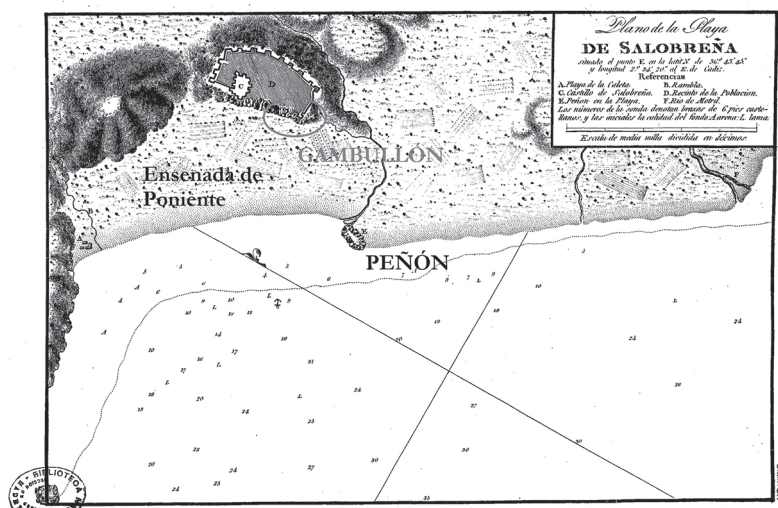


Fig. 2: Plano de Coello (1870). Ubicación del Gambullón con respecto a las ensenadas.

Algunos datos de sumo interés pueden servir para corroborar esta última afirmación. Se trata de la extracción de pequeños fragmentos de cerámica púnica y de cerámica griega de los siglos V y IV a.C. en los rebordes de la actual vega de La Playa, entre los depósitos aluviales, en concreto en los de La Caleta y El Portichuelo, a raíz de las perforaciones geológicas realizadas por los miembros del Proyecto Costa. Esto llevó a plantear la hipótesis de que aquí podría hallarse algún tipo de instalación portuaria relacionada con *Selambina*.

Por otro lado, la excavación arqueológica realizada en el antiguo islote del Peñón, documentó la existencia de los restos de una construcción y todo un conjunto de materiales, cuyo estudio asoció a un posible santuario. Sus excavadores propusieron la idea de que se tratase de un pequeño edificio de carácter cultural de advocación marítima, consagrado a la diosa púnica *Tanit*, que helenizada o latinizada solía aparecer como *Phosphoros* o *Iuno* (ARTEAGA *et alii*, 1992). En la actualidad, tanto la referida hipótesis como los materiales arqueológicos recuperados, están en fase de revisión por miembros de nuestro grupo de investigación.

Desde el siglo I a.C. hasta el siglo V d.C., el papel desempeñado por las actividades maríneas entre la población de la costa granadina se intensifica. El caso de Almuñécar es el más evidente, donde está documentada una factoría de salazones en el Parque del Majuelo. En el caso de Salobreña, aunque no es tan evidente, el hallazgo en el Peñón de los restos de unas estructuras similares a las piletas de salazones, y de numerosos fragmentos de ánforas relacionadas con este producto en una fase posterior a la del supuesto templo, ha hecho pensar que aquí se desarrollase una actividad dedicada a la elaboración de salazones. De hecho, con base a la documentación de este tipo de estructuras en diversos puntos de este estuario (como en el caso de Torrenueva, Motril), se está empezando a considerar la región de la desembocadura del Guadalfeo en general como "*la trastienda del negocio sexitano*" (GARCÍA-CONSUEGRA y PÉREZ, 2014).

Como punto geoestratégico destacado, también representó uno de los enclaves que jalonaban las rutas comerciales marítimas de este *Mare Nostrum*. Así se infiere de los

diversos testimonios recuperados, que prueban estas prácticas comerciales. Nos referimos a los hallazgos numismáticos y cerámicos procedentes de otras áreas mediterráneas, e incluso en base a las propias producciones cerámicas realizadas en el ámbito de *Selambina*. En este sentido, destaca el conjunto de monedas halladas en el Cortijo del Pontiví formado, entre otras, por piezas procedentes de las cecas de *Malaca* (Málaga) y *Carteia* en Cádiz. Igualmente se recuperaron diversas monedas en el citado Peñón de Salobreña, en el extremo oeste de la ensenada (MARTÍNEZ *et alii*, 2015: 141-143).

Respecto a los materiales cerámicos procedentes de otras regiones, destacan las cerámicas campanienses y las africanas de cocina, así como los múltiples fragmentos de ánfora itálica, recuperados en el depósito arqueológico del Peñón, infiriéndose con ello ciertas relaciones comerciales con la Península Italiana y el norte de África.

En lo que respecta a las producciones locales, en los centros alfareros de Los Barreros y Los Matagallares, buena parte de la producción estaba destinada a la fabricación de cerámica común y de cocina, así como a la fabricación de materiales de construcción, que no excederían el ámbito local, a lo sumo regional. Otra parte nada desdeñable de esa producción se dedicó a la fabricación de recipientes anfóricos, destinados a contener determinados productos agropesqueros, tales como derivados del pescado (salazones, *garum*), vino, aceite, etc., para su comercialización vía marítima.

A pesar de que buena parte de estos recipientes se destinase al comercio marítimo de los productos agropesqueros de *Selambina* y su ámbito, muy probablemente otra cantidad se comercializase en vacío para otras áreas con menos capacidad para albergar centros de producción alfarera, como bien pudo ser el caso de la vecina *Sexi* (SÁNCHEZ, 2011), en cuyo entorno más inmediato no se ha localizado *figlina* alguna (GARCÍA-CONSUEGRA y PÉREZ, 2014).

EL EMBARCADERO/ATARAZANA DE LA SALAWBINYA NAZARÍ. REFERENCIAS DOCUMENTALES Y EVIDENCIAS ARQUEOLÓGICAS

Durante los primeros siglos del periodo andalusí, se tiene constancia de su pervivencia como uno de los múltiples puertos en el marco de las nuevas relaciones comerciales entre las tierras magrebíes y las recién conquistadas para Dar al-Islam. Así lo confirma al-Bakri en el siglo XI, cuando habla de estos “hermanamientos”, por así decirlo, entre los puertos andalusíes y los del Magreb (MARTÍN, 2001). En su obra “*Kitab al-Masalik wa-l-Mamalik*”, constata que era el puerto de Salobreña el destino de mercancías procedentes de Melilla, y viceversa. De igual modo pasaba entre Jate (en Almuñécar) y *Tark Harak*, entre otros (de SLANE, 1911: 227). Todo ello refleja una cierta tradición

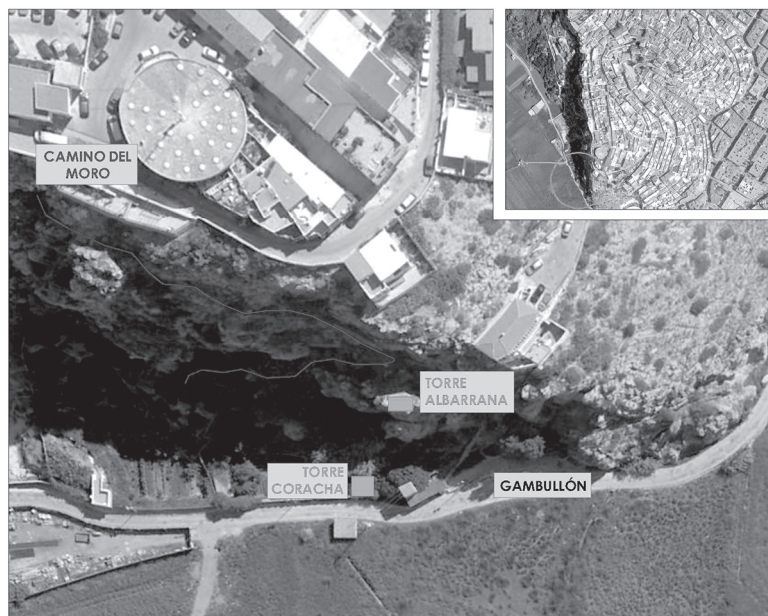
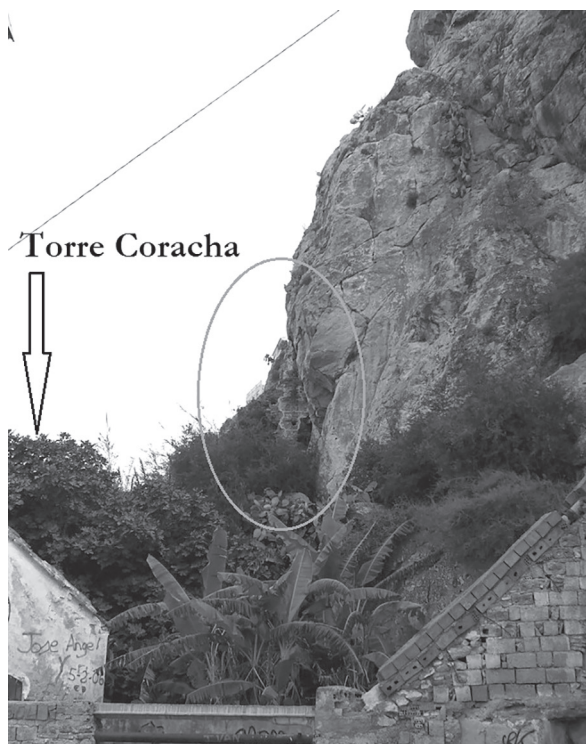


Fig. 3. Localización del Gambullón y su comunicación con la madina (José M^a María-Consuegra Flores).

y presencia de los puertos granadinos, y el de Salobreña más concretamente, en la órbita de los contactos comerciales mantenidos con el resto del mundo islámico. Con todo, en ningún momento se nos refiere la entidad de dicho elemento portuario, ni si se le adscribía núcleo de habitación alguno.

Como se mencionaba más arriba, es en el entorno del paraje del Gambullón donde se ubicaría esta zona portuaria de época medieval, como apuntan los elementos que en él se localizan. Se trata de un conjunto de estructuras que quedan comunicadas con el núcleo habitado mediante un sendero desarrollado a lo largo de buena parte del Tajo, adaptándose y salvando los aproximadamente 100 m de desnivel existentes hasta el sector del Albaicín. Su construcción responde a la necesidad de comunicar de manera directa la *madina* con las resurgencias de agua dulce del Gambullón, a cuyo amparo se localizaba el embarcadero. A pesar de que actualmente este sector dista de la línea de costa unos 2 km, en época nazarí ésta bordeaba el promontorio, existiendo en este punto una pequeña ensenada (Fig. 3).

Identificar los restos localizados en la cota más baja de este conjunto estructural con un embarcadero y/o atarazanas, viene avalado por dos referencias documentales concretas. En este punto, hay que tener en cuenta además que la tradición oral aún mantiene vivo el recuerdo de la existencia de una zona portuaria en el Gambullón, refiriendo la presencia de argollas para amarres insertas en la roca caliza. Así, en 1621 se habla de “*un pedazo de tierra junto a el portachuelo de esta villa que es la playa della que alinda con el camino que va a el atarazan y con peñas*” (Archivo Parroquial de Salobreña, doc. sc.). Más precisa, si cabe, es la mención de Martín de Angulo, cuando refiere que “*por la parte de levante, y frente del Gambullón, y sobre las Atarazanas, hubo un camino de escalones para sólo un hombre en pos de otro, pena de precipitarse.*” (VILLAREAL, 1890: 154).



Lám. 1. Detalle de los restos de muralla que une la Torre Coracha (cubierta por la vegetación) con la roca natural (Paco Peña).

Con todo, a pesar de la irrupción de la palabra atarazana en las mencionadas referencias documentales, no consideramos, al menos hasta que posibles hallazgos arqueológicos lo corroboren, que existiesen instalaciones dedicadas a la elaboración o reparación de navíos como tal. Nos inclinamos más bien a considerar la existencia de algún tipo de infraestructura de apoyo a embarcaciones, tales como almacenes para su aprovisionamiento. Bien es cierto que tradicionalmente se suele relacionar dicho término con el lugar dedicado a la fabricación y reparación de embarcaciones, siendo cabeceras en el Reino de Granada las de Almería, Málaga, Almuñécar, Algeciras y Gibraltar (TORRES, 2002).

Si nos atenemos a la raíz etimológica de la palabra, ésta procede del vocablo árabe "*dar al-sina'a*", el cual hace mención a una instalación portuaria, por muy reducida que ésta fuese. Como bien recoge Torres Balbás en su obra sobre las atarazanas hispanomusulmanas, para Sebastián de Covarrubias en su Tesoro de la Lengua Castellana o Española, la palabra "Atarazana" significa "*lo mismo que los venecianos llaman arsenal, donde se fabrican los navíos y se labran y tienen todos los pertrechos pertenecientes a la navegación*" (TORRES, 1946: 131).

Es a pie del nacimiento del Gambullón donde se localizan los restos constructivos visibles de mayor entidad,



Lám. 2. Vista de la Torre albarrana (Paco Peña).

seguramente vinculados al embarcadero-atarazana en cuestión, y que seguidamente exponemos someramente. Se trata de una imponente torre coracha maciza de tapial calicostrado, que asienta sobre un potente cimiento de mampostería. Se localiza dentro de una parcela cercada (hoy de propiedad privada) junto al transformador y antiguo pozo de abastecimiento de agua para población, ya en desuso. En su ángulo noreste se observa parte de un muro de tapial, igualmente calicostrado, que la une a la pared rocosa del Tajo. La abundante vegetación y el hecho de estar dentro de una parcela cercada y de propiedad privada, han impedido un acceso a ella para un mejor y más detallado análisis (Lám. 1).

Por encima de ésta, a unos 30 m de altura, y asentando sobre un pequeño espolón rocoso, se ubica una torre albarrana, de menores dimensiones que la anterior. De la torre en cuestión se conserva su cimentación, siendo de planta rectangular, con unas dimensiones de 4,5 m por 5 m, y realizada mediante mampostería de mediano tamaño, trabada con mortero de cal y enfoscados en buena parte de su superficie. En su cara septentrional se observa cómo se le imbricaba un muro, el cual probablemente se acotaba el espacio de paso por el sector más abrupto (Lám. 2).

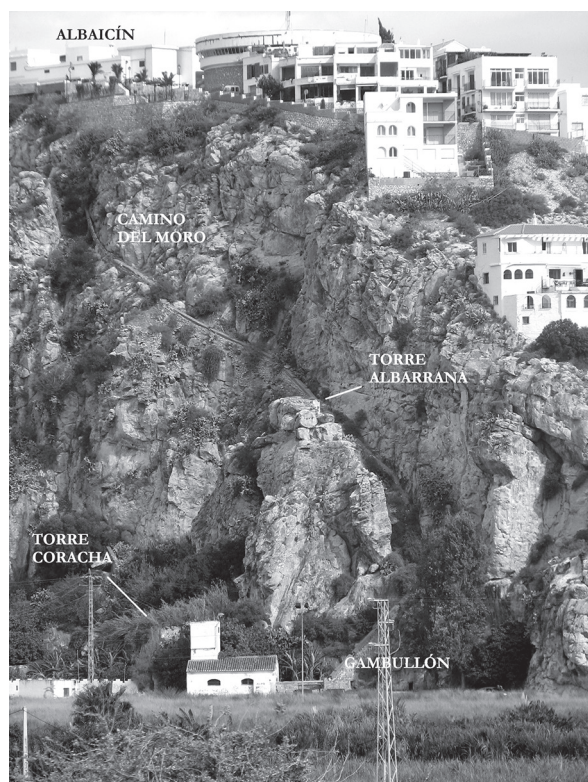
Finalmente, todo este conjunto defensivo se articula



Lám. 3. Detalle de los restos constructivos correspondientes al llamado Camino del Moro (Paco Peña).



Lám. 4: Vista general desde el Peñón de los restos del Gambullón (José María García-Consuegra Flores).



Lám. 5: Localización de los restos del Gambullón (José María García-Consuegra Flores).

entre sí mediante el sendero conocido popularmente como Camino del Moro. Se trata de un sendero realizado con mampostería que, adaptándose a lo escarpado del Tajo, asciende desde El Gambullón a la parte alta del Promontorio, en el punto en el que, a través de una hendidura natural abierta en la roca madre caliza, se accedía al sector de la *madina* conocido como Albaicín. En la actualidad dicha hendidura está prácticamente oculta por la acumulación de escombros y vegetación (Lám. 3, 4 y 5).

La técnica constructiva observada en las torres coracha y albarrana, correspondiente, como se ha dicho, a un tapial (*tabiyya*) calicostrado, con un relleno sólido com-

puesto por piedras o grava, rico en cal y enfoscado superficial que deja visibles los mampuestos envitolados, está ampliamente documentado en diversas construcciones nazaríes a lo largo de la geografía granadina (MALPICA, 1996). En este sentido, quizás cabría adscribir este complejo defensivo a los reinados de Yusuf I y Muhammad V (mitad del siglo XIV), los cuales llevaron a cabo una importante refortificación de la línea costera, no sólo destinada a la defensa del Reino, sino también al control y regulación marítima y aduanera. Una política edilicia que, a partir de mediados del siglo XIV, parece que se hace manifiesta en estas torres que jalonan la conexión de este embarcadero-atarazanas del Gambullón con la *madina*, así como en diversos elementos constructivos de la alcazaba (GARCÍA-CONSUEGRA, 2007).

CONSIDERACIONES PRELIMINARES DEL ÁREA PORTUARIA EN ÉPOCA MEDIEVAL Y MODERNA

Con lo expuesto, a la espera de contar con el apoyo de la arqueología y ateniéndonos a los datos que actualmente manejamos, cabría asignarle al conjunto una cronología nazarí (siglos XIV-XV), periodo en el que *Salawbinya* inicia su desarrollo urbanístico, dotándose de las pertinentes infraestructuras y elementos propios y necesarios para toda *madina* que se precie (NAVAS y GARCÍA-CONSUEGRA, 2009). La importancia y relevancia del puerto de Salobreña durante el periodo nazarí, e incluso en periodos históricos anteriores, como ya referíamos más arriba, está avalada por las fuentes documentales, siempre presente en los itinerarios y cartas marinas, tanto musulmanas como cristianas, como es el caso de la conocida como Carta Pisana del siglo XIII (GAUTIER, 1995: 168).

En este punto, a pesar de que el vecino puerto de Almuñécar históricamente siempre fue el núcleo de recepción y distribución marítima eminente y de referencia en la región, como así lo atestigua su mención dentro de la *Ratio Fructae Regni Granatae* (COCA, 2001; FÁBREGAS, 2002; FÁBREGAS, 2004) y, sobre todo, la presencia en su entramado socioeconómico de una importante comunidad de comerciantes genoveses, investigadores como Gozalbes Cravioto y González Arévalo se preguntan por qué, si éste era un punto indiscutiblemente más importante que Salobreña, es ésta última la que figura en rojo en todas nuestras cartas de navegación.

Para el primero, el hecho de que Salobreña aparezca reseñada en los mapas y portulanos medievales y modernos, aún siendo de menor calado y entidad que el puerto sexitano, nos podría estar indicando que el de aquella fuese más frecuentado por los comerciantes cristianos, y no por ello el más poblado e importante (GOZÁLBES, 2001: 121-122 y 129). Por su parte, González Arévalo apunta la posibilidad de que el fondeadero de Salobreña fuera más empleado por la navegación de cabotaje. Los portulanos que éste analiza (Portulano de Mediterráneo -primera y segunda edición-, *Portolano di parte del Mediterraneo*, *Portolano*

Palatino y Portolano Compasso), resaltan la relevancia del puerto salobreñero gracias a las buenas condiciones geoestratégicas que ofrecía, a saber: de un lado por la existencia de una “isleta” (el actual Peñón) ubicada en su entrada, la cual permitía a los navíos resguardarse y protegerse de los vientos de levante y poniente, fondeando a un lado u otro de ella. Por otro lado, por la existencia de los buenos manantiales de agua dulce que surgían al pie del promontorio (El Gambullón); y, finalmente, por hallarse al amparo de un castillo (GONZÁLEZ, 2008: 22-24).

Era habitual que los puertos inmediatos a las ciudades principales, acabaran ejerciendo de almacén y depósito de mercancías, de lugar de refresco donde las tripulaciones se abastecían y, en especial, de lugar de defensa, pues era común que se situaran en un lugar bien protegido y defendido, ofreciendo cobijo a los navíos, como bien se documenta en el caso del enclave de Belyounech en relación con la vecina Ceuta, en la región del Habat, en el Estrecho de Gibraltar (RODRÍGUEZ, 2005). En este contexto, los barcos fondeaban en las cercanías de la costa, desarrollándose las operaciones de carga y descarga mediante navíos de servicio. Esta situación portuaria puede deducirse igualmente para el caso de Salobreña, como muy explícitamente se expone en la documentación de archivo consultada, siendo el que sigue un claro ejemplo, fechado en 1722:

“[...] el puerto de Salobreña, **grande abrigo** de leuante para nauíos y galeras, **compónese de su peñón y de vna plaia mui limpia y arenosa cuio surxidero es de los mexores que hay en esttos contornos y tan especial que los nauíos de alto bordo pueden arrimarce a diez brazas cerca de tierra.** Su lonxitud es de quinientas tuezas dirixida esto estt, parte de ella la cubre de leuante el expresado peñón, y las embarcaciones **suelen dar fondo deuaxo de su abrigo.** En tiempo antiguo tenía más ámbito y capacidad, **hera abrigo del poniente y leuante,** la causa de hauerse minorado a sido por las arenas del río ya referido [Guadalfeo], por lo que se a hecho plaia lo más de lo que hera puerto. El peñón que se ue esttaua hislado de forma que haúa lugar para pasar vna embarcación de las maiores entre él y su plaia, y oy se halla por vn lado la mitad en tierra firme” (Servicio Histórico Militar, Documentos Generales, leg. 4.196, sig. 5-4-3-2).

Tal era la buena consideración de que gozaba, que llegó a sopesarse, ya en época moderna, y en el contexto de la llamada Campaña de Túnez (1535), la posibilidad de hacer en Salobreña “una estancia para galeras, o mandrache” (AGS, Estado, leg.31, ff. 69-71), propuesta hecha al emperador Carlos V por parte de Luis Hurtado de Mendoza (III Conde de Tendilla, II Marqués de Mondéjar y Capitán General de Granada) y de Álvaro de Bazán “el Viejo” (por entonces Capitán General de la Armada Real de Granada).

Se trataba de crear un fondeadero que albergara la

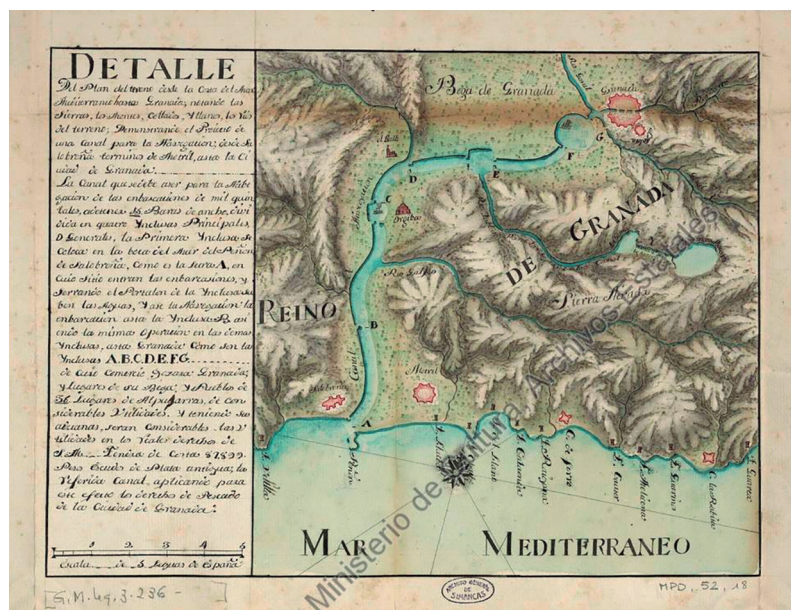


Fig. 4. Plano de Juan de Medrano (Mapas, Planos y Dibujos, 52, 19. Archivo General de Simancas).

Armada que defendía las costas de la Andalucía oriental, siendo este enclave considerado como un lugar adecuado para “*invernar galeras*”, en tanto que representaba un lugar céntrico dentro de estas costas orientales, bien poblado y con abundante disponibilidad de agua (PAREJA y MEGÍA 1978: 108). Finalmente, el proyecto, a pesar de contar con la aprobación del monarca, fue desestimado debido a los altos costes que representaba el acondicionamiento del entorno, especialmente la creación de un gran dique que uniera el Peñón con tierra firme, protegiendo por levante el fondeadero. No obstante, pasados los años, la idea será recuperada por Juan de Medrano en 1746, cuando propone al Marqués de la Ensenada la creación de un canal navegable que uniera el Peñón de Salobreña con la misma ciudad de Granada (REDONDO, 2013) (Fig. 4).

En definitiva, parece ser que en Salobreña, ciudad de pequeñas dimensiones donde la presencia del rey granadino era de hondo calado, existió una actividad comercial marítima importante, siempre al amparo del trajín comercial de “la genovesa” Almuñécar. Así lo atestiguan las referencias documentales, a la espera de que futuras intervenciones arqueológicas en el área del Gambullón puedan corroborar la entidad del embarcadero que parecen las estructuras emergentes conocidas.

Aunque la política comercial nazarí restringió los núcleos de embarque para lograr un mejor y efectivo seguimiento fiscal, las formas comerciales que posibilitaban la circulación de los productos se realizaron haciendo uso de espacios portuarios de diferente rango, tanto aquéllos especializados en el tráfico local, como los destinados, además, al comercio a gran escala. Los primeros se hallaban orientados a la navegación de cabotaje, realizada con pequeñas embarcaciones que, junto con el transporte menor, llevaban a cabo faenas pesqueras. Con todo, ese tráfico comercial de pequeña escala, se hallaba inserto en otro de mayor calado (MALPICA y FÁBREGAS, 2001: 121-122). Un carácter marítimo que pervivió a lo largo de todo el periodo medieval y moderno, desarrollando dos facetas igualmente cultivadas: como caladero de pesca y como fondeadero.

A partir de mitad del siglo XVI y durante el XVII, y al amparo del imponente desarrollo del cultivo y producción del azúcar de caña que se lleva a cabo en esta región del bajo Guadalfeo, las “playas” de Salobreña, junto a las de Motril, darán salida a la ingente producción azucarera (junto a otros productos, como cordobanes, pescado, vino o miel) destinada en su mayor parte a los mercados extranjeros (principalmente italianos, como Génova o Livorno), previa escala en puertos como Cartagena, Alicante, Barcelona o Marsella. Así queda atestiguado en los protocolos notariales y la documentación de archivo, donde se refleja una activa presencia de Motril y Salobreña dentro de las rutas comerciales entre las ciudades italianas y la Europa atlántica (GIRÓN, 2015).

Estamos, pues, ante un campo de investigación con un gran potencial susceptible de generar todavía importantes novedades sobre el conocimiento, no sólo de las características portuarias y comerciales de una región costera granadina que hasta la fecha ha estado capitalizada por Almuñécar, sino además, de cómo ello repercutió e incidió en la explotación del territorio y la gestión de sus recursos en el periodo andalusí y su evolución y transformación en época moderna.

BIBLIOGRAFÍA

- ALCALDE RODRÍGUEZ, F. (2010): “Historia antes de la Historia. Tras la pista de las bases físicas del Poblamiento”, en PÉREZ HENS, J.M.^a (coord.2010): **Historia de Motril y de la Costa de Granada**, Granada, pp. 16-31.
- ARTEAGA, O. (1990): “La transformación del medio ambiente costero de Salobreña (Granada). Causas naturales e históricas”, **Ciclo de conferencias pronunciadas con motivo del V Centenario de la incorporación de Salobreña a la Corona de Castilla (1489-1989)**, Salobreña, pp. 55-83.
- ARTEAGA, O.; *et alii* (1992): **Excavación de urgencia en el Peñón de Salobreña (Granada)**, Salobreña.
- COCA CASTAÑER, J. E. (2001): “Granada y la ruta de poniente. El tráfico de frutos secos”, en MALPICA CUELLO, A. (ed. 2001): **Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico**, Granada, pp. 151-177.
- DÍAZ GARCÍA, A.; BARRIOS AGUILERA, M. (1991): **De toponimia Granadina, un estudio histórico-lingüístico según el Libro de Apeo y Repartimiento de Alfacar**, Granada.
- FÁBREGAS GARCÍA, A. (2002): “Vías de acceso del azúcar del Reino de Granada al mercado europeo: La sociedad de los frutos (siglos XIV-XV)”, **Historia do açúcar. Rotas e mercados**, Madeira, 2002, pp. 23-53.
- FÁBREGAS GARCÍA, A. (2004): “Redes de comercio y articulación portuaria del Reino de Granada: puertos y escalas en el tráfico marítimo bajomedieval”, en **Chronica Nova**, 30, pp. 69-102.
- FÁBREGAS GARCÍA, A. ed. (2012): **Navegación y Puertos en época medieval y moderna**, Granada.
- GARCÍA-CONSUEGRA FLORES (2007): “El castillo de Salobreña (Granada) en época medieval”, **@rqueología y Territorio**, 4, Universidad de Granada, pp. 203-216. <http://www.ugr.es/~arqueologyterritorio/PDF4/Consuegra.pdf>
- GARCÍA-CONSUEGRA FLORES, J.M.^a; PÉREZ HENS, J.M.^a. (2014): “De nuevo sobre El Maraute. La Cañada de Vargas (Torrenueva, Granada) y el estuario del Guadalfeo en época romana. La trastienda del negocio sexitano”, **@rqueología y Territorio**, 11, Universidad de Granada, pp. 79-96. <http://www.ugr.es/~arqueologyterritorio/PDF11/7-GConsuegra-Hens.pdf>
- GAUTIER DALCHÉ (1995): **Carte marine et Portulan au XIIème siècle: le Liber de existencia riveriarum et forma Maris NostriMediterranei (Pisa, circe 1200)**, École Française de Rome.
- GIRÓN PASCUAL, R.M. (2015): “Puertos sin Puerto: el comercio en las “playas” del Reino de Granada (siglos XVI-XVII)”, en **e-Spania**, 22, pp. 1-17. <http://spania.revues.org/25014>.
- GONZÁLEZ ARÉVALO, R. (2008): “La costa del Reino de Granada en la documentación náutica italiana (siglos XIV-XVI)”, **En la España medieval**, 31, pp. 7-36.
- GOZALBES CRAVIOTO, C. (2001): “La Costa granadina en la cartografía medieval (siglos XIII-XIV y XV)”, en **Qalat**, Revista de Historia y Patrimonio de Motril y la Costa de Granada, 1, pp. 115-129.
- HOFFMAN, G. (1988): **Holozänstratigraphie und Küstenlinienverlagerung a der Andalusischen Mittelmeersrhüste**, Bremen.
- MALPICA CUELLO, A. (1994): **Medio físico y poblamiento en el delta del Guadalfeo. Salobreña y su territorio en época medieval**, Granada.
- MALPICA CUELLO, A. (1996): **Poblamiento y Castillos en Granada**, Fundación El Legado Andalusí.
- MALPICA CUELLO, A. (ed. 2001): **Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico**, Granada, pp. 151-177.
- MARTIN, J.M. (Ed. 2001): “Zones côtières littorales dans le monde méditerranéen au Moyen Âge: défense, peuplement, mise en valeur”, **CASTRUM**, 7. Colléction de la Casa Velázquez nº 76.
- MARTÍNEZ RODRÍGUEZ, F. (2014 a): “Tajo de los Vados 1 (Salobreña, Granada). Datos sobre un poblado neolítico situado junto al antiguo delta del río Guadalfeo”, en **Bastetania**, 2, ISSN: 2255-3614, pp. 17-3, en http://bastetania.ceab.es/wp-content/uploads/2014/02/2014_022.pdf
- MARTÍNEZ RODRÍGUEZ, F. (2014 b): “El Promontorio de Salobreña. Panorámica sobre los orígenes del Poblamiento humano durante la Prehistoria Reciente (5500-800 a. C., aprox.)”, en http://patrimoniobajogadalfeo.blogspot.com.es/2014_10_14_archive.html
- MARTÍNEZ RODRÍGUEZ, F.; SAROMPAS CAZORLA, C.E.; GARCÍA-CONSUEGRA FLORES, J.M.^a; MÁRQUEZ CRUZ, M. (2015): **Salobreña, de sus orígenes a la Edad Media. Piezas relevantes de la Exposición arqueológica municipal**, Ayuntamiento de Salobreña.
- MOLINA FAJARDO, F.; HUERTAS JIMÉNEZ, C.; LÓPEZ CASTRO, J. L. (1984): “Hallazgos púnicos en El Majuelo”, **Almuñécar. Arqueología e Historia II**, pp. 275-289.
- NAVAS RODRÍGUEZ, J. (2001): **Salobreña. Guía histórica y monumental**, Salobreña.
- NAVAS RODRÍGUEZ, J.; GARCÍA-CONSUEGRA FLORES, J.M.^a. (2008): “La incidencia humana en el paisaje costero de la desembocadura del río Guadalfeo”, en **@rqueología y Territorio**, 5, Universidad de Granada, pp. 161-180. <http://www.ugr.es/~arqueologyterritorio/PDF5/Navas.pdf>
- NAVAS RODRÍGUEZ, J.; GARCÍA-CONSUEGRA FLORES, J.M. (2009): “La formación de una incipiente madina nazarí: la Salawbinya de los siglos XIV-XV”, en **@rqueología y Territorio**, 6, pp. 225-237. <http://www.ugr.es/~arqueologyterritorio/PDF6/Navas-Consuegra.pdf>
- PAREJA LÓPEZ, E; MEGÍA NAVARRO, M. (1978): **Salobreña. Datos para su historia**, Granada.
- PELLICER CATALAN, M. (1992): **Aproximación a la Prehistoria de Salobreña (Granada)**, Salobreña.
- REDONDO CANTERA, M.^aJ. (2013): “El “mandrache” de Salobreña (Granada). De Diego de Siloé a la Ilustración”, **Alma Ars. Estudios de Arte e Historia en homenaje al Dr. Salvador Andrés Ordax**, Universidad de Valladolid, pp. 95-100.

RODRÍGUEZ GÓMEZ, M^a.D. (2005): “La evolución urbanística medieval de los principales fondeaderos del Habat según los viajeros y otras fuentes: II. Belyounech, Qsar Seguir, Tánger y Arcila,” **MEAH, Sección Árabe-Islam**, nº 54, pp. 169-201.

SAROMPAS CAZORLA, C.E. (2010): “La Prehistoria,” en PÉREZ HENS, J.M^a (coord.2010): **Historia de Motril y de la Costa de Granada**, Diputación de Granada, pp. 56-79.

SLANE de, M. (Ed. y trad. 1911): **Description de l’Afrique septentrional**, Argel.

SÁNCHEZ LÓPEZ, E. (2011): “En torno al *Ager sexitanus*”, **Florentia Iliberritana**, 22, pp. 191-215.

SIMONET, F.J. (1889): **Glosario de voces ibéricas y latinas usadas entre los mozárabes**, Madrid.

TORRES BALBÁS, L. (1946): “Atarazanas hispanomusulmanas,” **Al-Andalus**, XI, pp. 175-209.

TORRES DELGADO, C. (2002): “Organización de la defensa del territorio y el ejército del Reino nazarí de Granada (siglos XIII-XV),” **Qalat**, 3, pp. 159-188.

VILLAREAL VALDIVIA, F. de P. (1892): **Hernán Pérez del Pulgar y las Guerras de Granada: ligeros apuntes sobre la vida y hechos hazañosos de este caudillo**, Madrid.

FUENTES

Carta de Luis de Hurtado de Mendoza, Marqués de Mondéjar, a Carlos V. Alhambra de Granada, 25 de julio de 1535. AGS, Estado, leg. 31, ff. 69-71.

Plano de Juan de Medrano. Detalle del Plan del terreno desde la Costa del mar mediterráneo asta Granada. Mapas, Planos y Dibujos, 52, 19. Archivo General de Simancas.

Testamento de Juan de Lara otorgado en Salobreña el 20 de enero de 1621 ante el escribano Nicolás Roldán. Archivo Parroquial de Salobreña, doc. s.c.

Relación del puerto, Peñón y contornos de la villa de Salobreña, 20-II-1722. Servicio Histórico Militar, documentos Generales, leg. 4.196, sig. 5-4-3-2.

Recibido: 23/3/2016

Aceptado: 25/4/2016

