

# LA PESCA EN EL MAR DE ALBORÁN EN ÉPOCA NAZARÍ (SIGLOS XIII-XV)<sup>1</sup>

Antonio Malpica Cuello

Universidad de Granada

## INTRODUCCIÓN

El gran avance de la investigación sobre al-Andalus nos permite dibujar un perfil de su sociedad en el que destaca por encima de todo la organización agrícola y su capacidad comercial. El poblamiento andalusí reposa, precisamente, sobre las alquerías, núcleos básicos del mundo rural. Estructuradas a partir de la agricultura irrigada, su relación con las ciudades, así como la evolución de éstas, queda por dilucidar<sup>2</sup>.

Pese al conocimiento que tenemos del territorio y de las unidades que lo conforman, pese a saber cómo era la alquería en sus rasgos generales y cómo se estructuraban las ciudades, queda un largo camino por recorrer. Para hacerlo se precisa de un examen atento de las fuentes escritas y de las arqueológicas.

Las primeras, a condición de hacer una lectura inteligente y de situarlas en un contexto más amplio que el que nos marcan en principio, suministran informaciones preciosas que trascienden la mera visión del poder. Acerca de la discusión del valor de las fuentes escritas y su adscripción a la dinámica del poder, hay una larga discusión metodológica que realizar. Con frecuencia se prescinde de ellas y se da por sentado que son las principales en la elaboración del conocimiento histórico. Además, su empleo de manera acrítica limita sus posibilidades sin ningún

<sup>1</sup> Este trabajo se ha realizado en el marco del proyecto de excelencia “Análisis de los paisajes históricos. De al-Andalus a la sociedad castellana”, de la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa, de la Junta de Andalucía.

<sup>2</sup> Algunas de estas cuestiones, sobre todo las referentes al mundo urbano y su relación con

los espacios agrícolas, las hemos planteado en un reciente trabajo: MALPICA CUELLO, A.: “El modelo islámico de ciudad. Reflexiones sobre la madina andalusí”, *Mercado inmobiliario y paisajes urbanos en el occidente europeo (siglos XI-XV)*, Pamplona, 2007, pp. 567-589.

género de dudas. En tal sentido, la necesidad de revisarlas y, sobre todo, integrarlas en un complejo de conocimientos más amplio y denso es, en los momentos en que estamos de la investigación, cuando menos inexcusable<sup>3</sup>.

De otra parte, pese a que la arqueología irrumpió con gran fuerza en el panorama historiográfico del medievalismo, especialmente porque, como ha ocurrido en otros países europeos de nuestro entorno, surgió de la Historia Medieval y en buena medida de la preocupación de algunos medievalistas de formación más o menos clásica, pese a ello, se nota un retroceso que habrá que medir con cierta urgencia para poder establecer no ya un balance, sino con el objetivo de determinar las posibilidades que existen, las que están en marcha y aquellas otras que ni siquiera han comenzado a desarrollarse.

En síntesis, podemos situar el debate historiográfico que hasta ahora tenemos en unos determinados parámetros que nos han de ayudar a determinar por qué, el que podríamos denominar “modelo andalusí”, no ha entrado en algunas cuestiones que tienen un interés indudable, incluso sin romperlo ni alterarlo en sus líneas esenciales.

La esencia del debate se limita a la relación de las “comunidades campesinas” con las estructuras que conforman el Estado, dando un papel privilegiado a las primeras o a las segundas, a veces incluso olvidando que las unas y las otras conforman la formación social tributario-mercantil. El libro, muy importante, de Eduardo Moreno es un buen ejemplo de lo que queremos decir<sup>4</sup>. Representa una tendencia muy consolidada de contemplar la historia de al-Andalus desde la perspectiva estatal, mientras que, desde otra perspectiva, investigadores como Miquel Barceló han insistido siempre sobre la necesidad de profundizar en el análisis de las comunidades campesinas<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> Es de gran interés el libro de GLICK, T. F.: *Paisajes de conquista. Cambio cultural y geográfico en la España Medieval*, Valencia, 2007. En él se valoran, por ejemplo, las fuentes escritas y las arqueológicas de manera que pueden mostrarnos la discusión dialéctica que existe entre ambas.

<sup>4</sup> MANZANO MORENO, E.: *Conquistadores, emires y califas. Los omeyas y la formación de al-Andalus*, Barcelona, 2006.

<sup>5</sup> Eso no quiere decir ni mucho menos que no haya considerado y estudiado el papel desempeñado por el Estado, especialmente el omeya, aunque no exclusivamente. Para tener una idea

aproximada de su quehacer científico podemos remitir a dos obras suyas especialmente significativas. La primera recoge una serie de trabajos de especial relevancia en cuanto al concepto del poder y el papel de la fiscalidad: BARCELÓ, M.: *El sol que salió por Occidente. (Estudios sobre el Estado omeya en Occidente)*, Jaén, 1997. La segunda hace referencia a un grupo campesino de procedencia yemení instalado en al-Andalus y a las estrategias que desarrolló en su instalación y organización de su producción agrícola: BARCELÓ, M.: *Los Banu Ru'ayn en al-Andalus. Una memoria singular y persistente*, Granada, 2004.

Si somos realmente sinceros, en el origen del debate está la inestimable aportación de Pierre Guichard, que podemos resumir en dos obras capitales, su tesis de tercer ciclo y su tesis de estado, ambas editadas en español<sup>6</sup>. Su concepción inicial de al-Andalus como una sociedad en la que el peso de las tribus fue muy importante y la caracterización de sus estructuras básicas desde tal perspectiva, la verdad que muchas veces más con un apoyo antropológico, dentro de una tendencia estructuralista, ha sido corregida y precisada hasta el punto de entroncar con los planteamientos teóricos de Samir Amin<sup>7</sup>. Según ellos, la formación social tributario-mercantil es el concepto básico que permite el análisis de la sociedad andalusí. De todas formas, como hemos puesto de manifiesto en otro lugar<sup>8</sup>, la teoría de S. Amin no perfila bien esa formación social tributario-mercantil, ya que pone de manifiesto una independencia del Estado, un predominio de las actividades comerciales y una gran autonomía del mundo campesino<sup>9</sup>.

Llegados a este punto hay que señalar que la investigación y, por tanto, el desarrollo teórico han de progresar a partir de análisis concretos. En tal sentido, y sólo por poner de manifiesto una realidad fácilmente comprobable para cualquier estudioso de al-Andalus, no se han llevado a cabo trabajos sobre los asentamientos rurales más allá de la arqueología extensiva o, si se prefiere, de la arqueología del paisaje. Y es una necesidad perentoria, porque hay aspectos importantes que se deben de integrar en el conocimiento que hasta ahora tenemos. Nos referiremos a las formas de las viviendas campesinas y a los ajuares de que disponían. Si lográsemos establecer una tipología de aquéllas y tener un conocimiento de éstos, podríamos hacer precisiones importantes sobre la mayor o menor jerarquización de la sociedad rural, así como la penetración que pudiera tener el comercio en ella.

Sea como fuere, el problema adquiere una dimensión mayor desde el momento en que hay aspectos de las actividades productivas que no están integradas en el citado “modelo andalusí”, que, de acuerdo con Glick, reposa en la historiografía actual sobre la relación *hisn/qarya*<sup>10</sup>, ni siquiera sobre la organización territorial más compleja que obliga a establecer el papel de las ciudades en este conjunto.

6 La primera de ellas es: GUICHARD, P.: *Al-Andalus, estructura antropológica de una sociedad islámica en Occidente*, Barcelona, 1976 (reedição en Granada, 1982); la segunda: *Al-Andalus frente a la conquista cristiana: los musulmanes de Valencia (Siglos XI-XIII)*, Valencia, 2001.

7 AMIN, S.: *El desarrollo desigual. Ensayo sobre las formaciones sociales del capitalismo periférico*, Barcelona, 1978.

8 MALPICA CUELLO, A.: “La ciudad y las formaciones sociales tributario-mercantiles”, <http://www.arqueologiamedieval.com/articulos/articulos.asp?ref=61>

9 AMIN, S.: *El desarrollo desigual...*, p. 42.

10 GLICK, T. F.: *Paisajes de conquista...*, especialmente el capítulo 4, pero no sólo él.

Algunas de estas actividades productivas son prácticamente desconocidas, como la minería y, por supuesto, la pesca. Ambas, sin embargo, tienen una importancia indudable no sólo en el peso de la economía global, sino de la misma organización del territorio, y, más aun, no se pueden considerar de forma aislada, ya que se interrelacionan más allá de la referencia exacta al papel que desempeñan en la producción. No se puede hablar de la minería sin otras referencias de mayor amplitud de contenidos, como tampoco se debe de hacer de la vida marítima y de la pesca.

Un tema que une ambas actividades es el de la sal y la producción salinera, que supone, si no una práctica propia de la minería en sentido estricto, un conocimiento más o menos desarrollado de las posibilidades extractivas, en ese caso del agua salada y de su tratamiento. Al mismo tiempo, la capacidad pesquera depende en un porcentaje importante del radio de penetración de las capturas realizadas, que es como decir de la relación entre sal y pesca.

Ya hemos planteado en diferentes ocasiones la economía salinera del reino de Granada, espacio político que abarca esencialmente el mundo penibético durante los últimos siglos medievales, hasta ser reconocido como un conjunto territorial e histórico claramente indentificable. Conocidas suficientemente, podemos precisar que las de interior cumplían una función más relacionada con la ganadería que con otras actividades económicas, mientras que las marítimas, aun siendo significativas para los ganados que invernaban en las hoyas litorales y en sus montes vecinos, estaban más unidas a la pesca<sup>11</sup>.

#### UN ESPACIO ABIERTO AL MAR

El reino nazarí tenía una amplia fachada marítima que iba desde la zona almeriense, más al este de Cabo de Gata, hasta el mismo estrecho de Gibraltar. Las fluctuaciones territoriales que sufrió no alteraron en esencia, salvo en la parte occidental, su conjunto marítimo.

Geográficamente podemos definir ese espacio costero como propiamente mediterráneo, aunque con características propias. La montaña está al mismo borde del mar en muchos puntos. Una orla de estribaciones, que de O a E son la Serranía de Ronda, las sierras de Tejeda y Almijara, Sierra Lújar y la Sierra de la

<sup>11</sup> MALPICA CUELLO, A.: "Fiscalidad y comercio de la sal en el reino de Granada en la Edad Media", *Das Salz in der Rechts- und Handelsgeschichte*.

*Internationaler Salzgeschichtekongress. 26. September bis 1. Oktober 1990. Kongressakten, Schwaz*, pp. 65-94.

Contraviesa y, finalmente, las de Gádor y Alhamilla. Protegen las pocas tierras llanas que existen de los vientos fríos del norte y, al mismo tiempo, le permiten usar el agua dulce que viene de sus elevaciones. Alcanzan frecuentemente los 1.500 m e incluso a veces llegan a los 2.000 m. Se crean así tierras fértiles, pero poco extensas. Los espacios llanos, las hoyas litorales, son escasos y con frecuencia poco extensos. Existen, no obstante, pequeñas calas que permiten, junto con los deltas de algunos ríos, una navegación de cabotaje muy intensa. El régimen de los vientos, ampliamente conocido por los hombres del mar de estas áreas costeras, obligaba a utilizar, en caso de temporales (son temibles los de Levante), refugios y atraques de emergencia. Como el agua dulce llega hasta el mismo borde costero, se podían hacer aguadas sin problemas, al mismo tiempo que se cultivan las tierras casi lindando con el mar.

Que se desarrollaban faenas pesqueras está más que documentado a todos los niveles. Como tendremos ocasión de ver, las fuentes escritas nos informan con más o menos detalle de tales actividades, así como de la navegación por el mar y de las conexiones entre unos y otros puertos. Desde luego en época nazarí se pueden conocer las rutas comerciales de gran alcance, los principales puertos y el cabotaje que se practicaba como medio de transporte de hombres y productos a lo largo de toda la fachada marítima. Cuando emergen en las descripciones de los geógrafos y de otros autores ya están ampliamente consolidadas. En fechas precedentes asistimos a un proceso de paulatina visibilidad de tales prácticas económicas que nos informa de que la vida en el mar, pese a la escasa respetabilidad que tenía para los andalusíes de la época, al menos al decir de Chistophe Picard<sup>12</sup>, estaba más que presente.

Es posible que la pesca no fuese una línea económica de igual dimensión que en otras culturas mediterráneas, pero estaba presente. La existencia de poblados de gentes dedicadas exclusivamente a las tareas de pesca no está documentada, aun cuando hay restos arqueológicos de cierta importancia que podrían indicarlo. Sin embargo, en todos los casos había una agricultura, incluso en tierras al borde mismo del mar. Así, según se ha documentado, sucedía en Jate, al O de Almuñécar, en la actual ensenada de La Herradura<sup>13</sup>, o en La Rijana, entre las

<sup>12</sup> PICARD, C.: *L'Ocean Atlantique musulman: de la conquête arabe à l'époque almohade: navigation et mise en valeur des côtes d'al-Andalus et du Maghreb occidental (Portugal-Espagne-Maroc)*, París, 1997, y *La mer et les musulmans d'occident au moyen age: VIIIe-XIIIe siècle*, París, 1997, París, 1997.

<sup>13</sup> MALPICA CUELLO, A.: "Musulmanes y cristianos en la "tierra" de Almuñécar: la alquería de Jate", *Actas del III Coloquio de Historia Medieval Andaluza, La sociedad medieval andaluza: grupos no privilegiados*. Jaén, 1984, pp. 99-120.

poblaciones hoy denominadas Calahonda y Castell de Ferro, en donde se excavó una parte del complejo defensivo que defendía la doble cala allí existente<sup>14</sup>. No se ha identificado todavía la estructura espacial de lo que las fuentes escritas llaman “pesquerías”, que podrían ser similares a algunas que se han descubierto en el Atlántico portugués, como la de Carrapateira<sup>15</sup>, en la costa vicentina, muy cercana a la rábita de Arrifana, en la que ha identificado actividades de pesca igualmente<sup>16</sup>.

Merece siquiera un breve comentario este yacimiento de Carrapateira, toda vez que puede servirnos de ejemplo de otros que aún no han sido identificados en el Mediterráneo granadino, pero que es probable que las hubiese.

Situado en un espolón casi perpendicular a la línea del mar, se han puesto en evidencia siete estructuras de habitación reconocibles, construidas en tapial sobre una base de mampostería, con techos de materiales perecederos, porque no han aparecido tejas. Los arqueólogos no dan lugar a muchas dudas en sus interpretaciones:

“A localização das estruturas habitacionais, em alta arriba sobranceira ao mar, as suas dimensões, assim como os espólios exumados. Indicam terem formado pequeno povoado, provavelmente sazonal, dedicado à exploração dos recursos marinhos. Trata-se de subsistência complementada, consoante as estações do ano, com a agricultura, conduzindo a economia agro-marítima<sup>17</sup>”.

A pesar de algunos problemas que presenta la situación del posible poblado, que nosotros lo identificaríamos más como una “pesquería”, los investigadores portugueses insisten:

“a pesca e a recollecção de mariscos constituiriam não só o principal fonte alimentar dos residentes neste povoado mas o peixe, depois de salgado e seco, poderia entrar nos circuitos comerciais, servindo como moeda de troca com diferentes produtos de outras regiões do interior, nomeadamente cereais<sup>18</sup>”.

<sup>14</sup> MALPICA CUELLO, A. y GÓMEZ BECERRA, A.: *Una cala que llaman La Rijana. Arqueología y paisaje*, Granada, 1991. *Vid.* asimismo MALPICA CUELLO, A.; FISCHER, J.; MAY, T. y PÉREZ GARCÍA, J.: “Sistemas de regadío y ocupación del territorio en la Costa de Granada: los barrancos de la Arraijana”, *I Coloquio de Historia y medio físico. El agua en zonas áridas. Arqueología e Historia*, Almería, Instituto de Estudios Almerienses, 1989, t. I, pp. 489-514.

<sup>15</sup> GOMES, R. V.; TEIXEIRA, V. y MIRANDA, M<sup>a</sup>. J.: “Povoado muçulmano na Ponta do Castelo (Aljezur), Notícia Preliminar”, *Al-madan*, nº 10 (dezembro 2001), pp. 200-201.

<sup>16</sup> GOMES, R. V. y GOMES, M. V.: *O Rībat da Arrifana (Aljezur-Algarve)*, Lisboa, 2004.

<sup>17</sup> GOMES, R. V.; TEIXEIRA, V. y MIRANDA, M<sup>a</sup>. J.: *Povoado muçulmano...*, p. 201.

<sup>18</sup> GOMES, R. V.; TEIXEIRA, V. y MIRANDA, M<sup>a</sup>. J.: *Povoado muçulmano...*, p. 201.

A una hipótesis inicial de que fuese una atalaya para controlar el mar, le sucedió la de un poblado de pescadores. Pero conscientes de los problemas que plantea su ubicación, y pese a la existencia de estructuras habitacionales, en las que se han identificado varios compartimentos, hogares, cerámicas, anzuelos y restos de fauna, con una cronología de los siglos XII y XIII, ha hecho proponer una utilización distinta, en realidad más propia de una “pesquería” que de un poblado propiamente dicho:

“A localização deste assentamento, em promontório, sugere, dadas as más condições habitacionais que proporcionaria, devido aos fortes ventos aque se fazem sentir quase todo o ano acompanhados por grande humidades, a função de observatorio do mar, talvez tendo en vista a baleação<sup>19</sup>”.

Parece atestiguarlo el hallazgo en una de las habitaciones de un hueso de ballena de medio metro, posiblemente de la pesca de uno de esos cetáceos. Era una actividad que se practicó en esta costa hasta la Edad Media, como lo demuestra la disposición del “foral” de Aljezur (1280), en el que D. Dinis se reservaba la pesca de la ballena.

No han aparecido las grandes instalaciones necesarias para el tratamiento de este mamífero marino una vez pescado, pero lo que parece cierto es que fuese con ese fin concreto o con otro, el yacimiento de Carrapateira prueba la intensa vida marítima y el aprovechamiento de sus recursos, sea como actividad estacional, sea de manera permanente. De todas formas, hay que señalar que, al menos en Arrifana, había posibilidades de generar espacios cultivados por irrigación, pues se detecta la presencia de una fuente en sus proximidades<sup>20</sup>.

En rigor, la pesca no se puede practicar todo el tiempo e incluso en el mejor de los casos se dan períodos de descanso y otros de una febril actividad, puesto que se capturan peces con costumbres migratorias, como los túnidos, especialmente importantes en la vida marítima sobre todo del Mediterráneo y de las costas atlánticas magrebíes, como se verá.

No cabe ninguna duda que la pesca era practicada en el litoral granadino en barcos de diferentes caracterizaciones, que incluso eran utilizados para el transporte de mercancías de unos puntos a otros, ya que las rutas terrestres eran difíciles. Además, había una arriería que llevaba los productos de la costa (pescado y alimentos agrícolas) al interior y volvían con otros de esa zona a las playas.

<sup>19</sup> GOMES, R. V.; TEIXEIRA, V. y MIRANDA, M<sup>a</sup>. J.: *Povoado muçulmano...*, p. 201.

<sup>20</sup> Esta información la hemos obtenido en la visita que hemos realizado al yacimiento, ama-

blemente invitados y guiados por los arqueólogos Rosa Varela Gomes y Mario Varela Gomes, a quien le agradecemos sus atenciones y las observaciones que recibimos.

El conocimiento del mar Mediterráneo era más que suficiente para los andalusíes, no sólo por lo que respecta a su capacidad militar, ya que su marina en época califal era importante, sino en aspectos menos relevantes en principio, pero singularmente destacables en cuanto a la vida económica.

El Mediterráneo es un mar que, pese a tener las características de casi interior, presenta unas peculiaridades que hay que señalar. Además, no es un todo homogéneo, existiendo partes muy distintas entre sí, como se percibe, sin ir más lejos, en el caso del llamado mar de Alborán, en el que fijamos nuestra atención en el presente estudio.

El mar Mediterráneo tiene una extensión aproximada de casi 3.000.000 km<sup>2</sup>. Se halla dividido de forma clara en dos zonas por el llamado zócalo sículo-africano, formado por el espacio tunecino y el conjunto siciliano. El Mediterráneo occidental, en cuyo extremo occidental se halla el mar de Alborán, está dividido en diferentes cuencas: la argelino-provenzal, la balear y la denominada de Alborán. Este espacio configura la parte más próxima al Atlántico, mientras que a partir de Cerdeña se sitúa el mar Tirreno. Hay un régimen de corrientes y de vientos que no se reducen a características generales y que presentan numerosas excepciones que deben de conocerse para poder surcar con garantías sus aguas. Existe una corriente superficial que parte del estrecho de Gibraltar y recorre las costas norteafricanas hasta llegar a Chipre y Oriente Próximo. Vuelve hacia occidente por el área septentrional, pero sin tener la regularidad que presenta en la parte sur. En realidad, forma cuatro círculos de oeste a este:

1. Hespérico, que va desde Cerdeña hasta la cuenca de Valencia, con corrientes intermedias que vienen desde el golfo de León hasta la costa andaluza, pero forma un bucle en sentido contrario a las agujas del reloj en superficie.
2. Tirrénico, que enlaza con el anterior al norte de Córcega y que a niveles medios enlaza con el anterior al sur de Cerdeña.
3. Jónico, que cubre este mar y el Adriático.
4. Levante, que enlaza con el anterior círculo pasando entre Turquía y Grecia.

Así pues, las corrientes, en principio, favorecen la navegación en uno y otro sentido, pero también desde la costa africana a la europea. Pero hay que tener en cuenta los vientos. El régimen que presenta es muy variable, aunque haya algunos que son generales. En el verano predomina una especie de monzón del noreste. Se siente especialmente en áreas al oeste de Cerdeña, en el mar Jónico y en la parte oriental del Mediterráneo. Durante el otoño y el invierno la situación viene determinada por el paso de las depresiones, que en el tramo más próximo a Gibraltar son más intensas. Se dan asimismo condiciones particulares, como las que vienen determinadas por los que soplan del sur y tras pasar las costas

norteafricanas se cargan de humedad y son los responsables de violentas marejadas. Por el contrario, las mareas se pueden considerar prácticamente inexistentes, salvo en el golfo de Gabes y en el Adriático septentrional en donde superan el metro. Es sobre todo el viento el responsable de los movimientos del oleaje, que deben de conocerse bien para una buena navegación.

Por si fuera poco, añadiremos que las costas son muy escarpadas y recortadas, con pequeñas ensenadas. Además, en el Mediterráneo occidental y en la parte meridional del mar, las islas son prácticamente inexistentes, lo que determina que los barcos tengan que hacer trayectos más o menos largos, si bien es posible ir por una u otra orilla costeando de rada en rada.

El mar de Alborán está definido al norte por las cordilleras penibéticas y al sur por el Rif. El límite oriental es el cabo Figalo, en Argelia, y el occidental, el estrecho de Gibraltar. Tiene dos parte diferenciadas, la cuenca oeste, con 1.400 m de profundidad, y la este, con 2.000. Ambas se comunican con la estrecha depresión de Alborán. La isla de ese nombre es un punto intermedio entre las costas africanas y europeas, pero sin signos de una ocupación permanente. Una característica a destacar es que en esta cuenca del Mediterráneo es donde se puede conocer mejor el movimiento de la placa africana contra la euroasiática, lo que supone una elevada sismicidad y, además, una elevación de sus costas y de pérdida de las playas.

En suma, pese a la consideración de mar interior, el Mediterráneo precisa de conocimientos más o menos firmes para su navegación. En el caso del mar de Alborán, el más próximo al estrecho de Gibraltar por donde entra el agua atlántica, la dificultad viene dada por las condiciones geomorfológicas de sus costas y la inexistencia de puntos intermedios para llegar desde el norte al sur, o viceversa, lo que determina que se tenga que navegar un largo recorrido sin posibilidad de descanso. Aun así, hay rutas que sabemos que se empleaban continuamente, hasta el punto que los autores árabes mencionan puertos norteafricanos que tienen su correspondencia con los andalusíes, prueba evidente de que eran regulares las líneas de navegación. Es lo que sucede con al-Bakri, geógrafo del siglo XI, quien nos informa con detalle de los ataques en uno y otro punto de la costa del Mediterráneo africano y del europeo<sup>21</sup>. Autores posteriores reproducen esta lista de puertos y fondeaderos<sup>22</sup>.

<sup>21</sup> AL-BAKRI, *Kitab al-masalik wa-l-mamalik*, traduc. española VIDAL BELTRÁN, E.: *Geografía de España*, Zaragoza, 1982; traduc. francesa DE SLANE, B. M.: *Description de l'Afrique Septentrionale*, Argel, 1911-1913.

<sup>22</sup> LIROLA DELGADO, J.: *El poder naval de al-Andalus en la época del califato omeya*, Granada, 1993, pp. 394-396.

Esta práctica era, por supuesto, anterior a la fecha en que se menciona, con seguridad en el siglo X, en pleno califato de Córdoba, la marina omeya bien pertrechada había protegido estas rutas marítimas<sup>23</sup>. Es más, la propia descripción de Ahmad al-Razi, quien escribe en el siglo X sobre la geografía andalusí, no deja lugar a dudas acerca de la importancia de la costa como territorio ocupado y poblado, en el que las actividades marítimas eran corrientes<sup>24</sup>. El propio itinerario que marca el primer omeya desde la costa norteafricana a la de la circunscripción de Ilbira, a mediados del siglo VIII, nos recuerda que esta práctica de fechas anteriores no se había perdido<sup>25</sup>.

El panorama está muy claro ya en el siglo XII, en la obra del más importante de todos los geógrafos andalusíes, hasta el punto que no sólo se conoce la navegación y los puertos y fondeaderos existentes, con una cualificación de los mismos, sino que se mencionan las distancias a recorrer.

La entrada a la costa de lo que luego sería el reino de Granada se hacía viniendo desde la zona murciana. La primera población que se menciona es Vera (*ḥiṣn Byra*) de la que dice Idrisi que es “un *ḥiṣn* sobre una roca escarpada que domina el mar”<sup>26</sup>. En realidad está algo alejada de la costa, aunque desde ella se puede ejercer un cierto control. Tras Vera se menciona Mojácar, también en una elevación que controla el espacio costero, a la que no se puede llegar a caballo, sino a pie<sup>27</sup>. Antes de llegar a Almería se tardan dos días. Uno en alcanzar una rábita que no es alquería ni *ḥiṣn*, en donde hay gente encargada de vigilar por la seguridad del camino. El otro en ir desde ella a Almería, la ciudad que controla la costa oriental granadina y que lo venía haciendo desde la época de su fundación por el califa ‘Abd al-Rahman III<sup>28</sup>.

Este trayecto de la costa parece que se hacía a pie, aunque tampoco sería extraño que se recorriese en barco. Hay testimonios arqueológicos de varios yacimien-

<sup>23</sup> LIROLA DELGADO, J.: *El poder naval...* Puede consultarse también el colectivo coordinado por el propio LIROLA DELGADO, J.: *Al-Andalus y el Mediterráneo*, Barcelona, 1995.

<sup>24</sup> Sólo disponemos de una versión romance del texto, que se hizo a partir de una copia del original: CATALÁN, D. y DE ANDRÉS, M<sup>a</sup> S.: *Crónica del moro Rasis*, Madrid, 1975. Contamos con un intento de restitución del texto árabe en LÉVI-PROVENÇAL, E.: “La ‘Description de l’Espagne’ d’Ahmad al-Razi”, *Al-Andalus* XVIII (1955), pp. 51-108.

<sup>25</sup> Estas cuestiones ya fueron planteadas en el

marco del análisis de la economía salinera y la vida marítima: MALPICA CUELLO, A.: “Producción y comercio de la sal marítima en la España mediterránea en época altomedieval”, en MOLINA VIDAL, J. y SÁNCHEZ FERNÁNDEZ, M<sup>a</sup> J., *III Congreso internacional de estudios históricos. El Mediterráneo: la cultura del mar y la sal*, Santa Pola, 2005, pp. 129-147.

<sup>26</sup> IDRISI: *Description de l’Afrique et de l’Espagne*, edic. del texto árabe y traducción francesa Dozy. REINHART, P. A. y DE GOEJE, M. J., p. 196 del texto árabe y 239 de la traducción.

<sup>27</sup> IDRISI: *Description de l’Afrique...*, p. 197 del texto árabe y 239 de la traducción.

tos. No creemos que fueran alquerías, sino pequeños embarcaderos y, probablemente, pesquerías, que nos inclinamos a decir que se dedican a apresar túnidos. Su ocupación está testimoniada en el siglo IX<sup>29</sup>.

La bahía de Almería es descrita por el mismo Idrisi con detalles, si bien nada se nos dice de las actividades de pesca, pero sí de las actividades comerciales de su puerto, sobre todo antes de la conquista de los cristianos en el siglo XII:

“El puerto de esta ciudad recibía navíos de Alejandría y de Siria, y no había en todo al-Andalus gentes más ricas, más industriosas, más comerciantes que sus habitantes, ni más inclinados sea al lujo y al gasto, sea al amor a tesaurizar<sup>30</sup>”.

Parece que esta ruta se mantuvo durante todo el tiempo y, desde luego, era la utilizada por los barcos nazaríes o de otras procedencias que surcaban estas costas. Así, en el famoso portulano *Lo compasso de navegar*, que se realizó entre 1250 y 1265, en el que se señalan las condiciones más o menos favorables de los vientos, aparece el denominado “Porto Genovese”<sup>31</sup>, que todavía en 1565 es un refugio para la tramontana y la dureza del mar<sup>32</sup>. Esa vía era fundamental para comunicar con Levante y con las Baleares y, por consiguiente, tenía que ser usada con frecuencia y con seguridad.

Siguiendo la ruta marítima, al oeste de Almería y a seis millas de distancia, estaba la *qarya al-Bayyanis*, que quizá sea al-Binyans, ocupado en el siglo VIII. Según Idrisi:

“De esta alquería, que está en la extremidad del golfo en donde hay una torre en donde se enciende fuego para advertir de la aproximación de los barcos enemigos, 6 millas<sup>33</sup>”.

Lorenzo Cara y Jorge Cara han identificado los restos existentes en la zona de Roquetas, de amplia tradición en la producción de sal, en la pesca y en la cría de gana-

28 IDRISI: *Description de l'Afrique...*, p. 197 del texto árabe y 239 de la traducción.

29 CARA BARRIONUEVO, L.: *La ciudad de Pechina y su territorio, siglos IX y X*, Granada, 1998. Trabajo de doctorado inédito. Agradecemos al autor las facilidades dadas para su consulta. Igualmente podemos mencionar RAMOS DÍAZ, J. R.; MUÑOZ MARTÍN, M<sup>a</sup> del M. y DOMÍNGUEZ BÉDMAR, M.: “Algunos asentamientos defensivos hispano-musulmanes en la comarca de Níjar (Almería)”, *Actas del III Coloquio de Arqueología Medieval Española*, Oviedo, 1992, t. II, pp. 320-326.

30 IDRISI: *Description de l'Afrique...*, p. 197 del texto árabe y 240 de la traducción.

31 PISTARINO, G.: “Presenze e influenze nel sud della Spagna (Secc. XII-XV)”, *Presencia italiana en Andalucía. Siglos XIV-XVII*, Sevilla, 1985, pp. 21-51, espec. p. 30.

32 Archivo de la Alhambra de Granada, leg. 64, doc. 1. Se recoge en una anterior publicación: MALPICA CUELLO, A. y FÁBREGAS GARCÍA, A.: “La vida marítima y el poblamiento medieval de la costa del Mediterráneo andaluz”, en MALPICA CUELLO, A. (ed.), *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*, Granada, 2001, pp. 97-148, espec. p. 123, nota 45.

33 IDRISI: *Description de l'Afrique...*, p. 198 del texto árabe y pp. 241-242 de la traducción.

do en invierno durante el período nazarí<sup>34</sup>, y han podido documentar vestigios en el asentamiento que hay en la Ribera del Algaida, en donde estaba en tiempos romanos Turaniana<sup>35</sup>.

Esta identificación es importante, porque pone de relieve la continuidad en el uso de una ruta al mismo borde del mar y utilizando la navegación de cabotaje, pues se trata de un pequeño embarcadero, antaño un puerto.

Desde aquí se llega, según el propio Idrisi, a un puerto que es leído como al-Nubaira, aunque con dudas, porque se llega a pensar que pueda ser también al-Banayra, al que hay 22 millas<sup>36</sup>. Lo único que podemos decir es que estaba en el espacio costero entre Dalías y Adra, sin poder hacer más precisiones. Quizá se trate de los restos que hay en Guardias Viejas, en torno a la antigua Murgi. Se pueden fechar en los primeros tiempos medievales<sup>37</sup>. De confirmarse, podría poner una vez más de manifiesto la persistencia de los fondeaderos y la recuperación de la ruta marítima desde fechas tempranas y su mantenimiento en períodos ya posteriores, cuando el tráfico por mar es muy intenso, es decir, en la época en que escribe Idrisi, en el siglo XII. Recordemos que tanto en esta área a Occidente de la bahía de Almería, como la situada a Oriente, eran de producción salinera intensa, lo que permitía aumentar la riqueza de la pesca y la cría invernal del ganado. Es un añadido importante que refuerza el interés de toda la zona almeriense. En fechas posteriores a la conquista castellana contamos con documentación que permite hablar de un movimiento constante de embarcaciones. Así, en el área de Dalías, hallamos la siguiente referencia: “Asimismo se prueba que una caravela se cargó allí de sal”<sup>38</sup>. Pero tiene mayor interés el movimiento de pequeñas embarcaciones, dedicadas al transporte de sal, como de otros productos, y seguramente a la pesca, que son mencionadas en esa misma ocasión. Llegaban a playas próximas: Roquetas, Marbella, que estaba en la costa de Berja, Atarfe, El Puntal<sup>39</sup> y Adra<sup>40</sup>.

*la prehistoria hasta inicios de la edad moderna, Almería, 1994.*

<sup>34</sup> MALPICA CUELLO, A.: “Fiscalidad y comercio de la sal en el reino de Granada en la Edad Media”, en HOCQUET, J. C. y PALME, R., *Das Salz in der Rechts- und Handelsgeschichte. Internationaler Salzgeschichtekongress. 26. September bis 1. Oktober 1990. Kongressakten. Schwaz, 1991*, pp. 65-94, espec. pp. 72-75.

<sup>35</sup> CARA BARRIONUEVO, L. y CARA RODRÍGUEZ, J.: *Roquetas de Mar, arqueología e historia: desde*

*36 IDRISI: Description de l’Afrique..., p. 198 del texto árabe y 242 de la traducción, nota 2.*

*37 CARA BARRIONUEVO, L. y CARA RODRÍGUEZ, J.: Roquetas de Mar...*

*38 Archivo General de Simancas, Contaduría Mayor de Cuentas, 1<sup>a</sup> época, legajo 35.*

*39* Es posible que se trate de una reiteración, porque Atarfe significa precisamente el puntal, aunque también podrían ser dos extremos de una ensenada.

El itinerario marítimo del geógrafo ceutí al servicio del rey normando de Sicilia continúa hacia poniente hasta llegar precisamente a Adra, a 12 millas del anterior punto señalado. La descripción que ofrece el mencionado autor es de gran interés para conocer la evolución del poblamiento de la zona. La verdad es que no hay datos sobre la vida marítima y menos aún acerca de la pesca, pero nos ofrece una información preciosa de la alquería de Adra, a la que denomina “madina sagira”, o ciudad pequeña, pero en la que “hay baños y alhóndigas y está muy poblada”<sup>41</sup>. Su mención a la existencia de “la desembocadura de un gran río que viene de las montañas de Sulayr (Sierra Nevada), que toma las aguas de Berja y otras, y se vierten aquí en el mar”<sup>42</sup>, puede entenderse también como una ruta hacia las tierras del interior, desde donde vendrían mercancías para ser reexpedidas en su puerto. Éste era importante en la Antigüedad, y, pese a la crisis que sufrió, debió de recuperar tales funciones. No podemos precisar si la capacidad pesquera de Adra continuó o se vio cortada, pero desde luego en tiempos antiguos era fundamental. Carecemos de datos arqueológicos suficientes para poder determinar cuándo se reanimó este espacio. No obstante, el hecho de que a levante de ella haya testimonios de un poblamiento en algunos puntos desde el siglo VIII nos hace pensar que en Adra pudo existir también, teniendo mejores condiciones, entre ellas, una albufera que le permitía disfrutar de recursos propios de zonas húmedas próximas al mar. Quizá la misma referencia de Idrisi a la desembocadura del río pueda entenderse en tal sentido, aunque parezca que estamos forzando el sentido literal del texto.

La costa en el siguiente tramo es bastante desconocida. Nos referimos al que va desde la parte de la actual provincia de Almería a la de Granada: “De Adra a la garya Balsana, poblada al borde del mar, 20 millas”<sup>43</sup>.

A falta de datos arqueológicos, porque la prospección al mismo borde del mar no se ha realizado nada más que de manera aleatoria y selectiva al mismo tiempo<sup>44</sup>, tendremos que acudir a las fuentes escritas, especialmente a las surgidas en el proceso de control territorial que se desarrolló tras la conquista castellana de este espacio. El problema que tenemos es que se adscribe a la taha de Sahil (Sierra de la Contraviesa), que junto a la de Suhayl (Sierra Lújar), pasaron a

40 Archivo General de Simancas, Contaduría Mayor de Cuentas, 1<sup>a</sup> época, legajo 35.

41 IDRISI: *Description de l'Afrique...*, p. 198 del texto árabe y 242 de la traducción.

42 IDRISI: *Description de l'Afrique...*, p. 198 del texto árabe y 242 de la traducción.

43 IDRISI: *Description de l'Afrique...*, p. 198 del texto árabe y 242 de la traducción.

44 El mejor trabajo de que disponemos con diferencia es el de GÓMEZ BECERRA, A.: *El poblamiento altomedieval en la costa de Granada*, Granada, 1998, aunque con la limitación de que los períodos posteriores no tienen el mismo tratamiento y eso dificulta nuestro conocimiento. Tal vez pueda servir para una primera aproximación MALPICA CUELLO, A.: “Estructura de poblamiento de la costa

manos de los Zapata, siendo estos señores quienes se encargaron de ocuparla, sin que quede constancia suficiente en la documentación real.

En la llamada Rábita de Albuñol, en la desembocadura de la rambla que recoge las aguas de una parte importante de la Contraviesa oriental y que, por tanto, permite el paso al interior desde el mismo borde costero, hay restos de una fortificación moderna y de una atalaya del mismo período, pero que seguramente se situaron sobre alguna edificación anterior en alguno de los dos casos, tenemos constancia, en fechas inmediatas a la conquista castellana<sup>45</sup>, que llegaban barcas desde las salinas de Dalías para vender la sal y quizás pescado en las montañas próximas. De ellas salían productos agrarios que se transportaban por el mar<sup>46</sup>.

Queda, pues, demostrado una vez más que, desde luego en tiempos nazaríes, y seguramente antes, una pequeña navegación, pero muy intensa, recorría estas costas, en las que las naves eran tanto de transporte como de pesca.

Que existían pesquerías no cabe la menor duda al examinar el tramo entre Balsana y Castell de Ferro. Aquella debe de situarse en las proximidades de la torre y pequeño pueblo costero de Melicena, en donde, sin embargo, no han aparecido restos arquitectónicos anteriores a la presencia castellana, destacando la atalaya que domina este tramo de la costa y que hay que fecharla en el siglo XVI, pero sí se han encontrado fragmentos cerámicos en su entorno que abarcan un amplio arco cronológico, siendo los de los siglos X-XI muy numerosos, hasta llegar a época nazarí<sup>47</sup>.

Más al oeste de Melicena se halla Cautor, mencionada a comienzos del siglo XVI como una pesquería en donde se conseguían bonitos<sup>48</sup>. Pero en esas fechas existía todavía un núcleo poblado dedicado a la agricultura, según se desprende del apeo que se hizo de las tierras y bienes de la alquería de Cautor. No tenemos más

granadina a fines de la Edad Media”, *Studia Historica* VII (1989), pp. 157-186.

45 Archivo General de Simancas, Registro General del Sello, 1494- XI, fol. 311.

46 Así se pone de manifiesto cuando en 1498 una nao carga pasas del espacio marítimo de Albuñol para expedirlas a Flandes con otras embarcadas en la costa de Vélez Málaga (Archivo Histórico Provincial de Málaga, legajo 2, 10/1498). Cf. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J. E.: “Comercio exterior de reino de Granada”, en LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J. E., *El reino de Granada en la época de los Reyes Católicos: repoblación, comercio y frontera*, Granada, 1989, vol. 2, pp. 129-180, espec. p. 163 y nota 114.

47 Una descripción en MALPICA CUELLO, A.: *Poblamiento y castillos en Granada*, Barcelona, 1995, p. 337.

48 Los Reyes hacen merced a la ciudad de Granada, dada en Granada, a 11-X-1501, de la renta del tigual del pescado que se desembarcará en los puertos alpujarreños (Archivo General de Simancas, Registro General del Sello, 1501-X, fol. 5, y Archivo Municipal de Granada. Libro de Reales Cédulas y Provisiones, I, folios 75 v.-77 r.), y, al año siguiente, en 1502 se arrendaron como bienes de propios de Granada el tigual de Castell de Ferro y el diezmo de los bonitos de Cautor (Archivo Municipal de Granada, Sección

noticias que las que nos suministra un pequeño libro sobre Castell de Ferro. En él se nos informa que se conservaba en el Archivo Municipal de Polopos<sup>49</sup>. Pese a nuestras intensas pesquisas, no lo hemos podido localizar desgraciadamente.

Desde Melicena a Castell de Ferro, que en el siglo XII aún no se llamaba así, había 12 millas, como señala Idrisi. Al referirse a esta última población la denomina Marsà l-Firru y dice que es un “pequeño puerto que parece un estanque”<sup>50</sup>.

Es posible que su castillo, que hoy da el nombre al pueblo (Castell de Ferro) se crease en fechas posteriores a las que se refiere Idrisi, por lo que lo denomina como “marsà” (=puerto).

Hoy en día no se distingue claramente la existencia de dos ensenadas diferenciadas, pero en el *Atlas de España* de Francisco Coello<sup>51</sup> se aprecia que las había todavía en el siglo XIX. La de levante, que se conoce como Cambriles, está separada por una de las puntas del llamado Cerro del Castillo, a cuyos pies se ha refugiado el núcleo actual, mientras que a poniente encontramos la del Sotillo. Incluso se marcan los puntos existentes para la toma de agua de las embarcaciones que allí recalaban. Su tradición marinera ha sido multiselular, pero tampoco hay que olvidar que es posible la vida agrícola en las colinas próximas y en las proximidades de los lechos de las dos grandes ramblas que rodean a ese cerro, la de Gualchos y la de Lújar, a oeste y este, respectivamente.

La costa, a partir de Castell de Ferro, es muy abrupta, existiendo minúsculas calas en las que apenas se puede desembarcar. Sólo encontramos un espacio que lo permite, el situado en la cala de La Rijana, en donde intervenciones arqueológicas<sup>52</sup> han mostrado la presencia de restos romanos y medievales, sobre todo nazaríes, aunque no exclusivamente. Puede considerarse propiamente una pesquería, quizás ocupada eventualmente. No han quedado huellas de ella, sino de una pequeña fortaleza andalusí, con dos fases claramente. Una primera corresponde al período postcalifal, que queda alterada por las modificaciones posteriores. La segunda es nazarí. Sobre ella se hicieron transformaciones castellanas que hicieron que este espacio fuese una torre de vigilancia que sustituyó al pequeño castillo nazarí.

Esta fortificación está en una lengua rocosa en el extremo oriental de la principal cala, La Rijana propiamente dicha, que es la más extensa de cuantas hay en este

Propios, legajo 1).

Granada, Granada, 1957.

49 ARIAS MUÑOZ, J.: *Estudios para la historia de Castell de Ferro y otros lugares de la costa de*

50 IDRISI: *Description de l'Afrique...*, p. 198 del texto árabe y 242 de la traducción.

51 COELLO, F.: *Atlas de España y sus posesiones de ultramar. Texto impreso: posesiones de*

tramo costero, y otra más reducida, bastante escondida, que se denomina La Rijanilla. Ambas permiten un atraque seguro, según el caso, dependiendo del viento dominante, y un abastecimiento de agua potable casi al mismo borde del mar. Este espacio es muy importante, porque hay, además, posibilidades no ya de pesca, que son obvias, sino agrícolas. Además de tierras de cultivo irrigadas por las fuentes del barranco y de secanos tradicionales, hemos podido identificar algunos yacimientos prehistóricos y romanos<sup>53</sup>. La continuidad de los sistemas hidráulicos está por determinar y es imposible en el estado actual de nuestros conocimientos hacer más precisiones. Cuando tenemos noticias de La Rijana es como una pesquería, no como una alquería. La vida marítima en este punto es fundamental, como lo demuestran las excavaciones llevadas a cabo. Hay testimonios de asentamientos cerca de la orilla: del Bronce, romanos y medievales. Era, pues, un área muy transitada por la navegación.

Conforme continuamos por la línea de costa hacia el oeste, sólo hallamos un área que desconocemos arqueológicamente en la misma línea costera. Existen yacimientos en la parte de la montaña que rodea Calahonda. Concretamente se han identificado uno romano, el del Cortijo del Cura, y otro que tiene un tiempo más extenso, hasta época medieval, La Real<sup>54</sup>. Hay testimonios orales de la aparición de ánforas romanas cerca de la roca que cierra la ensenada por el norte, pero no los hemos podido confirmar.

De lo que no cabe duda es de que se trata de un fondeadero bien situado y con posibilidades muy buenas para el atraque, hasta el punto de que se utilizó mucho tiempo como puerto y se pensó instalar una infraestructura portuaria allí antes de realizar el de Motril<sup>55</sup>.

De ahí se llega precisamente a Motril, o mejor dicho a la Vega que se ha formado por efectos del Guadalfeo y ramblas que desembocan en un espacio que podemos considerar de los más extensos de la costa granadina. Numerosos asentamientos se han ido documentando, tanto en la parte derecha del río, en el entorno de Salobreña, como en la zona de Motril<sup>56</sup>, de entre los que destaca El Maraute<sup>57</sup>. Este yacimiento prueba sin ningún género de dudas que estamos ante

*Oceanía, Islas Marianas, Palaos y Carolinas*, Madrid, 1852.

52 MALPICA CUELLO, A. y GÓMEZ BECERRA, A.: *Una cala que llaman...*

53 MALPICA CUELLO, A.; FISCHER, J.; MAY, T. y PÉREZ GARCÍA, J.: “Sistemas de regadío y ocupación del territorio en la Costa de Granada: los barrancos de la Arraijana”, *I Coloquio de Historia y medio físico. El agua en zonas áridas. Arqueología e Historia*. Almería, Instituto de Estudios Alme-

rienses, 1989, t. I, pp. 489-514.

54 GÓMEZ BECERRA, A.: *El poblamiento altomedieval...*, pp. 226-240.

55 LÓPEZ FERNÁNDEZ, D. A.: “Historia y formación del espacio portuario de Motril”, en GONZÁLEZ RUIZ, J. (ed.), *El puerto de Motril*, Motril, 1996, pp. 113-287.

56 GÓMEZ BECERRA, A.: *El Maraute (Motril). Un asentamiento medieval en la costa de Granada*. Motril, 1992.

57 MALPICA CUELLO, A.: *Medio físico y pobla-*

una de las áreas de atraque más importantes de época histórica, con restos significativos desde tiempos romanos hasta el siglo XII. Es la alquería de Batarna, citada por numerosas fuentes escritas, que servía para redistribuir tanto el mineral de zinc extraído del no muy lejano Cerro del Toro, por encima de Motril, como de la sal de las salinas marítimas que había por debajo de la propia Batarna o Paterna<sup>58</sup>. Sin duda abastecían de sal a gran parte de la costa, pues no hay otras por el este hasta llegar a Dalías, y por el oeste no se han documentado salvo en las cercanías de Algeciras, en la desembocadura del río Palmones.

La riqueza salinera justifica el gran tráfico marítimo y pesquero de la zona, así como la importancia creciente del poblamiento de esta área costera. Sin embargo, la principal fuente de riqueza pasaría a ser con el tiempo la agricultura de regadío, con una especial dedicación a productos de alta rentabilidad en el mercado, como el azúcar. Sucede sobre todo a partir del siglo XII y se consolida durante el reino nazarí (siglos XIII-XV).

Motril es una alquería muy importante en ese período, pasando a ser el espacio mudéjar fundamental tras la conquista castellana<sup>59</sup>. Foco de primera atracción para toda la zona, contaba con un pequeño puerto.

Sin embargo, el principal embarcadero era el de Salobreña, con una amplia y extensa historia. En el peñón que está en la línea de playa han aparecido restos desde tiempos antiguos, así como enterramientos de época romana y fragmentos de cerámica andalusí<sup>60</sup>. Eso quiere decir, entre otras cosas, que este espacio era utilizado en la navegación de estos mares y posiblemente lo fuera como una suerte de santuario en el que se podían, además, intercambiar productos con la gente de esa área. Pero el verdadero puerto estaba en la playa de poniente, resguardada del levante, pegando al tómbolo, aprovechando un punto en donde manaba agua dulce, la fuente del Gambullón. Hasta cerca de ella bajaba un tramo de muralla y se defendía por una torre. De todo ello quedan restos que ponen de manifiesto la articulación de este embarcadero con la estructura urbana de Salobreña en época nazarí.

De la importancia de Salobreña como centro comercial y pesquero no hay dudas. Hasta tal punto era así que el propio sultán granadino contaba con propiedades agrícolas y residía en su alcazaba cuando deseaba.

miento en el delta del Guadalfeo. *Salobreña y su territorio en época medieval*. Granada, 1996.

58 MALPICA CUELLO, A.: “Las salinas de Motril. (Aportación al estudio de la economía salinera del reino de Granada a raíz de su conquista)”,

*Baetica* 4 (1981), pp. 147-165.

59 MALPICA CUELLO, A.: “La villa de Motril y la repoblación de la costa de Granada (1489-1510)”, *Cuadernos de Estudios Medievales* X-XI (1982-1983), pp. 169-206.

60 ARTEAGA MATUTE, O.; NAVAS SÁNCHEZ, J.; RAMOS

La costa vuelve a ser poco abierta hasta llegar a Almuñécar, que tiene cada tramo controlado con torres atalayas y, por supuesto, con su castillo, que es una obra de envergadura que terminó organizando, además, defensivamente la zona de peñones que hay por delante de él.

Ciudad muy antigua, con presencia púnica notable, organizada en un poblamiento romano intenso, es, sin ningún género de dudas, el puerto principal andalusí del tramo granadino de la costa. Un circuito amurallado encerraba una pequeña ciudad, que contaba con una Puerta del Mar, índice de la importancia dada a las actividades marítimas, que no se limitan a la pesca y que suponen un comercio muy intenso. En tal sentido se aproxima a los puertos de Almería y de Málaga, los dos más importantes del reino nazarí. Servía de punto intermedio de ambos y drenaba asimismo una amplia gama de productos agrícolas objeto de comercio en tiempos nazaríes, sin que haya que olvidar su importancia pesquera. Ya en tiempos antiguos era famosa por su factoría de garum, que ha dejado amplios testimonios arqueológicos.

Almuñécar es un puerto seguro para los barcos cuando hay temporales, ya que se encuentra resguardada de los vientos. En este espacio es donde se pueden hacer aguadas. El abrigo que le dan las dos calas a ambos lados del Peñón del Santo es bastante seguro. Las ensenadas que hay más al oeste carecen de esa seguridad.

A los Berenguelas, que está más al oeste, le afectan los vientos fuertes del tercer y cuarto cuadrante, y no disponía de posibilidades de abastecimiento de aguas y víveres. Era un espacio muy relacionado con Almuñécar, de la que depende a todos los efectos. Igual sucede con la ensenada de La Herradura, famosa por la peligrosidad de los vientos en invierno, lo que explica el desastre de la armada española en el siglo XVI<sup>61</sup>.

De todas formas, las faenas pesqueras de bajura y una almadraba están bien documentadas, como se señala más adelante. No debemos olvidar que además había tierras cultivadas hasta el mismo borde del mar y que su agricultura era muy importante en tiempos nazaríes. Sin duda esta área del río Jate, que es el que suministra agua a sus tierras, estuvo ocupada, por supuesto en tiempos romanos, desde la primera época islámica, contando con un distrito propio. Así pues, pese a la dificultad de la navegación no era tal para los barcos de cabotaje, que podían salir o no, según los vientos y el estado del mar, era un espacio que permitía la pesca y el tráfico comercial a pequeña escala.

Muñoz, J. F. y Roos, A. M.: *Excavación de urgencia en el Peñón de Salobreña*, Salobreña, 1992.

61 CALERO PALACIOS, M<sup>a</sup> del C.: *Naufragio de la*

Y a partir de aquí, los acantilados de Cerro Gordo hasta llegar a Maro y Nerja. Una costa muy recortada, en donde apenas hay puntos de atraque. En el de Burriana, a occidente de La Herradura, protegido de los vientos de poniente y de levante, pudo atracar 'Abd al-Rahman I cuando llegó desde el norte de África a al-Andalus<sup>62</sup>.

Desde ese punto hacia el oeste la costa se va abriendo, como se aprecia en la playa de Vélez Málaga y en Bezmiliana, más a oriente. En ambas encontramos menciones, que se verán más adelante, a actividades pesqueras.

Sin duda el espacio costero malagueño estaba dominado por Málaga. Si la ciudad era importante, lo debía en gran medida a su puerto, que en época nazarí era el principal del reino, aunque con anterioridad ya tenía fama. Su posición ventajosa fue la de ser intermedio entre Levante y Cádiz. Despegó en su desarrollo a partir del siglo XII y durante el siglo XIII, en época almohade, cuando se pretendía controlar ambas orillas del Mediterráneo y el acceso al Atlántico, en peligro por los crecientes avances cristianos. El puerto estaba magníficamente dotado. Contaba con atarazanas, que eran fundamentales para los innumerables barcos que transitaban por él. Un espacio propio de los genoveses, el llamado Castil de los Genoveses, que era una alhóndiga para la custodia de sus mercancías, destacaba asimismo. En las proximidades de la playa estaban las anchoverías y percheles, o sea, áreas en las que se salaba el pescado, que era exportado más allá de los límites del reino<sup>63</sup>. Las actividades de pesca, pese a que las comerciales parecen eclipsar todas las demás, eran importantes en la costa malagueña y en su puerto.

Tras Málaga, la costa se va haciendo más asequible para la navegación, con puntos como Fuengirola, Marbella y Estepona, hasta alcanzar la zona de Gibraltar.

La organización de la línea costera y su poblamiento están muy relacionados, en tiempos nazaríes, desde luego, con la pesca, que no adquiere las dimensiones que tienen en espacios atlánticos por ejemplo, pero que no se puede dejar a un lado. Muchos de los puntos fortificados parecen estar dispuestos para atender la necesidad de control de los flujos de navegación, pero en otros parece que estuvieron en relación con el propio movimiento del pescado, ya que son numerosas las referencias a almadrabas, dispuestas para los peces migratorios. Todo esto es lo que examinaremos a continuación.

*Armada española en la Herradura (Almuñécar): (aportación documental)*, Almuñécar, 1975.

62 MARTÍNEZ ENAMORADO, V.: "Y al-Dajil arribó a al-

Andalus... En torno al desembarco de 'Abd al-Rahman I en la playa de Burriana/Bitruh Riyana", *Al-Qantara* XXVII (2006), pp. 199-210.

63 LÓPEZ BELTRÁN, M.ª. T.: *El puerto de Málaga en*

### LA PESCA EN LA COSTA DEL REINO NAZARÍ DE GRANADA

Acogía a gentes dedicadas a la pesca de manera permanente esta costa extensa y recortada, que tenía abrigos para refugio de barcos y puertos de mayor o menor entidad. Una población al mismo borde del mar se situaba en aquellos puntos en que era posible.

Todo parece indicar que la pesca era casi exclusivamente de bajura, en las proximidades de las costas. Ni por los trabajos arqueológicos (restos de ictiofauna, por ejemplo) ni por la lectura de las fuentes escritas debe entenderse otra cosa.

De todos modos, parece claro que, más allá de las faenas desarrolladas en pequeñas embarcaciones, se llevaban a cabo prácticas con artes dispuestas en la misma costa. Así, el polígrafo granadino Ibn al-Jatib, quien escribe en el siglo XIV, menciona lugares en los que se pesca abundantemente. Recordemos que se tratan de Salobreña (“Los pescados que nadan por sus costas son más numerosos que las arenas; y para pescarlos, acude una verdadera turba de gente, que los lleva a otras ciudades”<sup>64</sup>) y Marbella (“Es población de gran riqueza pesquera, sobre todo en sardinas y en pescado de cierto tamaño”<sup>65</sup>).

A las escasas noticias de que disponemos sobre el mundo propiamente nazarí, habría que añadir por su proximidad las referencias que nos da el geógrafo ceutí Idrisi, autor del siglo XII. Cuando habla de Almuñécar, entre otras cosas, no olvida decir: “Allí se pesca mucho pescado”<sup>66</sup>. Bezmiliana, de la que nos habla como una población entre alquería y ciudad, y que se encuentra a oriente del gran puerto de Málaga y al oeste de las playas de Vélez Málaga, tiene “almadrabas en las cuales se coge mucho pescado que se expide a las regiones próximas”<sup>67</sup>.

En los casos que hemos mencionado se nos habla de una actividad importante para conseguir el pescado. En Bezmiliana se ve claramente que la pesca se hacía por medio de un arte conocido, la almadraba; en Salobreña, citada por Ibn al-Jatib, se aprecia lo mismo, pues se menciona la abundancia de pescado y se habla de la turba de gente que va a pescarlo. Tal vez fuese lo mismo en Marbella, al decir que hay pescado de un cierto tamaño.

Tenemos que añadir a estos datos otros procedentes de las fuentes castellanas. Éstas son fruto del proceso de paulatino control del territorio y de la imposición

*la transición a los tiempos modernos*, Málaga, 1986.

<sup>64</sup> Ibn AL-JATIB: *Mi'yar al-ijtiyar fi dikr al-ma'ahid wa-l-diyyar*, edic. y traduc. CHABANA, Mohammed

Kamal, S. I. 1977, pp. 121-122 de la traducción.

<sup>65</sup> Ibn AL-JATIB: *Mi'yar al-ijtiyar...*, p. 115 de la traducción.

<sup>66</sup> IDRISI: *Description de l'Afrique...*, p. 199 del texto árabe y 242 de la traducción.

del sistema fiscal castellano, que ya a comienzos del siglo XVI con la conversión de los mudéjares se debe establecer a toda la población. Gracias a eso, sabemos que en Jate, en la ensenada actual de La Herradura, y en Cautor, en las proximidades del actual pueblo de La Mamola, sabemos de la existencia de almadrabas, porque se decide cobrar la renta que devengaban. Se nos habla de una almadra- ba en aquélla<sup>68</sup>. Es seguro que, tras quedar despoblada<sup>69</sup>, debió continuar en fun- cionamiento o, cuando menos, se vigilaban las faenas pesqueras allí desarrolla- das. Lo hacía el concejo granadino<sup>70</sup>, a quien pertenecía jurisdiccionalmente el territorio costero que hoy se integra en la provincia de Granada. En 1502, en Cautor, se arrendó el diezmo de los bonitos también por parte del mismo conce- jo granadino<sup>71</sup>.

Es posible decir de una u otra manera que, aunque no podemos medir si fue con la misma intensidad que en tiempos de la Antigüedad clásica, la pesca por medio de almadraba era una práctica que estaba presente al menos desde el siglo XII, aunque seguramente antes también. En aquellas fechas y en el período posterior, el nazarí, se documenta con total certeza.

La almadraba (si es de menores dimensiones se puede denominar almadrabilla), documentada desde tiempos antiguos en toda Andalucía, consiste en un cerco que se hace con redes. Es de gran tamaño y generalmente de forma rectangular. Cuenta con un trozo de red auxiliar que se dispone perpendicularmente a la costa. Se procede así para cortarles el paso a los atunes y a otros peces migrato- rios que nadan en paralelo a la línea costera y cerca de ella. Se procede de ese modo para hacerlos caer en el arte preparado para tal fin.

Es una actividad paralela a la migración de tales especies. Las artes son caladas en primavera y retiradas en otoño. Para todas estas operaciones y, sobre todo, para las de captura propiamente dicha de los pescados es precisa la participa- ción de varias embarcaciones y de un gran número de pescadores. Es así como había un amplio movimiento de gentes. Lo señalaba Ibn al-Jatib al hablar de Salobreña: “y para pescarlos, acude una verdadera turba de gente”<sup>72</sup>.

Túnidos y escómbridos, como otras especies, eran capturados a lo largo de la costa nazarí. Pero no se limitarían a esta pesca, que tiene una evidente entidad,

67 IDRISI: *Description de l'Afrique...*, p. 200 del texto árabe y 244 de la traducción.

Actas del III Coloquio de Historia Medieval Andaluza. La sociedad medieval andaluza: gru- pos no privilegiados, Jaén, 1984, pp. 99-120.

68 Archivo General de Simancas, Expedientes de Hacienda, legajo 4.

70 Archivo Municipal de Granada, Sección Propios, legajo 1.

69 MALPICA CUELLO, A.: “Musulmanes y cristianos en la “tierra” de Almuñécar: la alquería de Jate”,

71 Archivo Municipal de Granada, Sección Propios, legajo 1.

sino que seguramente se llevaría a cabo otra, aunque de menor importancia cuantitativa. Ya se han citado algunas referencias concretas, como las de las sardinas. Es lo que menciona para Marbella de nuevo Ibn al-Jatib<sup>73</sup>.

La pesca era rica y variada, aunque aparece diluida en actividades económicas más amplias y complejas. Que aquélla existía no cabe duda. En un trabajo anterior, pudimos documentar los pescados que se conseguían en las zonas costeras<sup>74</sup>. A partir de una ordenanza dada por el concejo de Málaga, en 21 de enero de 1501<sup>75</sup>, nos fue posible saber que en las costas granadinas se pescaban diferentes especies. Recogidas alfabéticamente son: aguja palá, albur, ángel, araña, atún, baila, besugo, bonito, breca, cachucho, cañabota, congrio, corvina, dentón, dorada, gallo, galludo, lecha, lenguado, lisa, marrajo, mielga, mero, nioto, palometa, pescadilla, pique, robalo, rubio, salmonete y tollo. Aparece una gran variedad de pescados. Al mismo tiempo pudimos completar esta lista con otras fuentes. Teniendo en cuenta el precio a que se obligaba por tasa a venderlos, es posible establecer el mayor o menor aprecio para los consumidores.

Como ya se ha visto para su captura, se hacía de diversas formas, pero, por supuesto, en embarcaciones de diferente envergadura. En la documentación se mencionan la zambra o zabra y el jabeque<sup>76</sup>.

El jabeque era una embarcación pequeña, de unos 4 m de largo por 1 m de ancho, y se utilizaba sobre todo para la pesca<sup>77</sup>. Parece coincidir y, por eso, se presta a confusión con la jábega. En realidad tiene un doble sentido. Es la denominación que se le da al arte de pesca, conocido también como boliche, y al barco que la llevaba. En algunos casos es definida de forma similar<sup>78</sup>.

El jabeque servía para algo más que las faenas pesqueras. Así se ve en el apresamiento que hicieron súbditos de la corona de Aragón en 1344 en las costas de

72 Ibn AL-JATIB, *Mi'yar al-ijtiyar...*, p. 122 de la traducción.

73 Ibn AL-JATIB, *Mi'yar al-ijtiyar...*, p. 115 de la traducción.

74 MALPICA CUELLO, A.: "El pescado en el reino de Granada a fines de la Edad Media: especies y nivel de consumo", *Manger et boire au Moyen Age. Actes du Colloque de Nice*. (Niza, 15-17 octubre 1982), Niza, 1984, t. I, pp. 103-117.

75 En el encabezamiento se lee: "Los que pesquen e tomaren pescado en las mares término e juridición de la noble cibdad de Málaga en el vender dello guarde la forma siguiente, so las

penas de yuso contenidas" (Archivo de la Real Chancillería de Granada, cabina 3, legajo 394, pieza 2).

76 Archivo Municipal de Granada, Sección Propios, legajo 1. .

77 JAL, A.: *Glossaire nautique: répertoire polyglotte de termes de marine ancie ns et modernes*, París, 1848, 2 vols., vol. 1, s. v. *Chabek y enxabeque*.

78 "Embarcación costanera de tres palos, con velas latinas, que también suele navegar a remo (se llama jabega al tipo más pequeño de estas embarcaciones). Del árabe *sabak*, 'barco para pescar con red'" (PEZZI, E.: "Aportaciones árabes

Adra, como se lee en documentos del Archivo de la corona de Aragón publicados por Alarcón y García de Linares<sup>79</sup>.

La zabra o zambra, que la hallamos referida en esas fechas, aparece definida de forma muy genérica en el *Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua*: “cierto tipo de barco que usaban los musulmanes”<sup>80</sup>. Otras definiciones no nos permiten una mayor precisión: “especie de barco que usan los moros. Del árabe *zammariya* “especie de barco””<sup>81</sup>.

Hay otras referencias genéricas a embarcaciones que son mencionadas sólo con los términos “barca” o “barco”. Es el caso que hallamos cuando se nos habla del transporte de la sal, producto, por lo demás, asociado con la pesca de manera muy directa. Se nos dice que se empleaban usualmente<sup>82</sup>.

De todos modos, habría que señalar que la mayor parte de la documentación escrita de que disponemos procede del proceso de readaptación de la situación posterior a la conquista y a la conversión de los moriscos<sup>83</sup>. Se pueden, pues, producir errores, sobre todo cuando los pobladores de núcleos enteros de la zona costera salieron clandestinamente utilizando embarcaciones. Fue así como se dio una vigilancia extrema de las actividades pesqueras.

Con todo, tenemos que determinar algunas cuestiones que se pueden considerar que parecen claras. Una de ellas es la de los barcos que se empleaban; la otra son las especies de pescado que se conseguían en el mar de Alborán. Por último, aunque el poblamiento y la organización del territorio sufrieron lógicos cambios, se pueden conocer con cierta claridad las estructuras nazaríes.

Las especies marinas eran variadas y por su forma de captura podemos encontrar dos técnicas fundamentalmente, aquéllas que procedían de las almadrabas y las que eran objeto de una pesca en barcos. No cabe menospreciar estas últimas. Las anchoverías malagueñas pueden ser un buen ejemplo que nos ilustra acerca de su importancia. Aunque eran consideradas una actividad molesta, seguramente por el olor que desprendía el pescado y por la necesidad de utilizar agua para lavarlo, se desarrollaron tras la conquista. El impulso mayor se lo dio

en el arte de navegar: voces náuticas de origen árabe”, <http://www.islamyal-andalus.org/publicaciones/pezzi/cap10.htm>

<sup>79</sup> ALARCÓN y SANTÓN, M. A. y GARCÍA DE LINARES, R.: *Los documentos árabes diplomáticos del Archivo de la corona de Aragón*, Madrid, 1940, documentos 5 y 7, p. 112.

<sup>80</sup> *Diccionario de la lengua española*, Vigésima segunda edición, s. v. zambra.

<sup>81</sup> PEZZI, E.: *Aportaciones árabes....*

<sup>82</sup> MALPICA CUELLO, A.: “Las salinas de Motril. (Aportación al estudio de la economía salinera del reino de Granada a raíz de su conquista)”, *Baetica* 4 (1981), pp. 147-165.

<sup>83</sup> Una visión general sobre el problema de la costa, especialmente de la perteneciente al corregimiento de Granada, la hemos dado en MALPICA CUELLO, A.: “El territorio de la costa oriental de Granada en la época nazarí”.

el doctor Lorenzo Galíndez de Carvajal<sup>84</sup>, ya que recibió el espacio para su instalación existente entre el Castil de los Genoveses y la Puerta de los Abades, más allá de la aduana. Se aprecia que fue un cambio de lugar de una actividad precedente. Por eso, podemos pensar que el puerto malagueño, como otros de cierta entidad de la misma costa, eran receptores de múltiples mercancías, entre ellas el pescado, que servía para alimento en tierra y durante la navegación. Su reexpedición por vía marítima está ampliamente documentada en el siglo XVI<sup>85</sup>, aunque seguramente es anterior.

El comercio de menudeo y la arriería tuvieron un papel principal en el comercio del pescado salado y seco para abastecimiento de regiones interiores. Queda ampliamente documentado tras la conquista castellana, cuando el impuesto del tigual, existente en época nazarí, se imponía no ya a la descarga de las barcas, sino al paso al interior. Hemos recogido un valioso testimonio de uno de los almayales o arrieros que descendía de las tierras interiores a las costeras para comprar pescado y llevarlo a vender tierra adentro, de donde procedencia:

*este testigo sacava cargas de pescado de la çibdad de Vélez Málaga e no pagavan la dicha saca en la dicha çibdad de Vélez Málaga ni los vecinos de la çibdad de Alhama no pagan la dicha saca ni tyugal de todo lo que cargan en las dichas playas de Málaga, Motril e Salobreña ni en otras partes*<sup>86</sup>

Pocas veces se ha enfrentado la investigación a los temas de la vida en el mar, prefiriendo estudiar la economía en líneas muy distintas e incidiendo en la agricultura y en las actividades comerciales que se generaban a partir de ella. Hora es ya de que la pesca y la acción humana frente al mar ocupen el lugar que le corresponde. Esperamos que este trabajo pueda contribuir a poner de manifiesto la urgente necesidad de hacerlo, ahora que es ya en gran medida historia la pesca tradicional en nuestros mares y está a punto de desaparecer.

tal de Granada en época nazarí a la luz de un testimonio castellano de mediados del siglo XVI”, *Chronica Nova* 19 (1991), pp. 433-462.

84 RUIZ POVEDANO, J. M<sup>a</sup>.: “El Doctor Lorenzo

Galíndez de Carvajal, hombre de negocios en el reino de Granada”, *Baetica* 3 (1980), pp. 167-184.

85 LÓPEZ BELTRÁN, M<sup>a</sup>. T.: *El puerto de Málaga...*

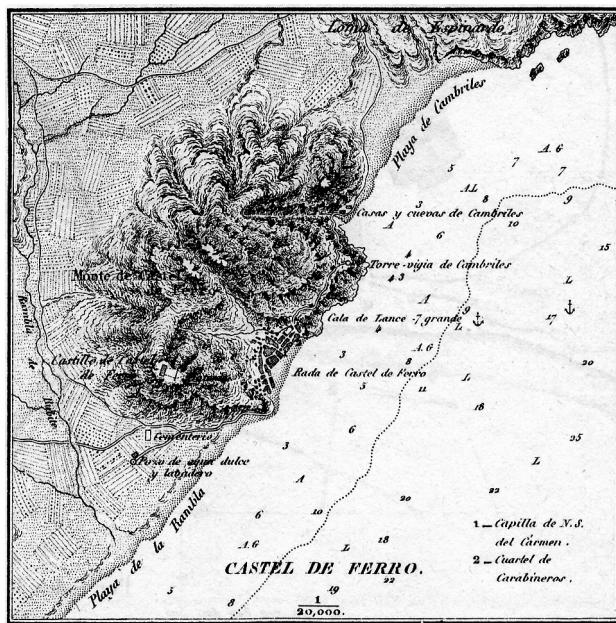


Figura 1. Representación de Castell de Ferro, según el Atlas de Francisco Coello.



86 Archivo de la Real Chancillería de Granada,  
Lámina 1. La Rijana en la costa granadina.  
cabina 3, legajo 821, pieza 3.

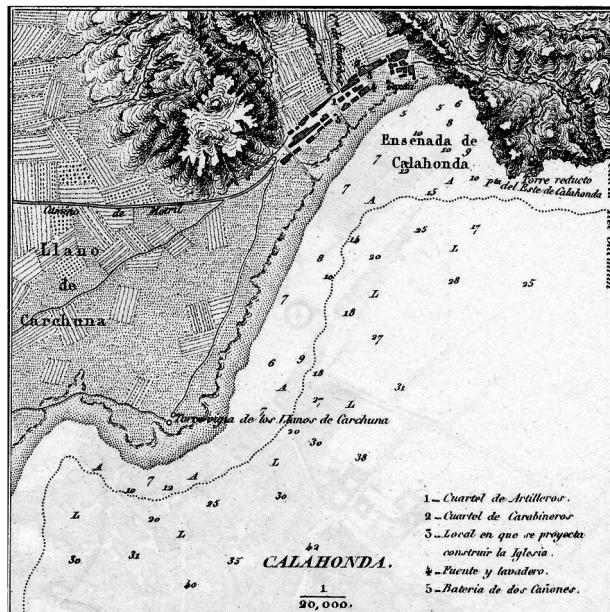


Figura 3. Representación de Calahonda, según el Atlas de Francisco Coello.

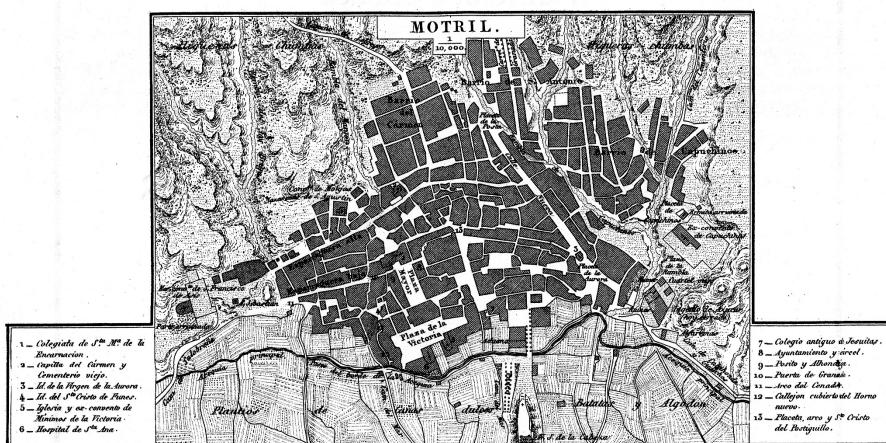


Figura 4. Representación de Motril, según el Atlas de Francisco Coello.

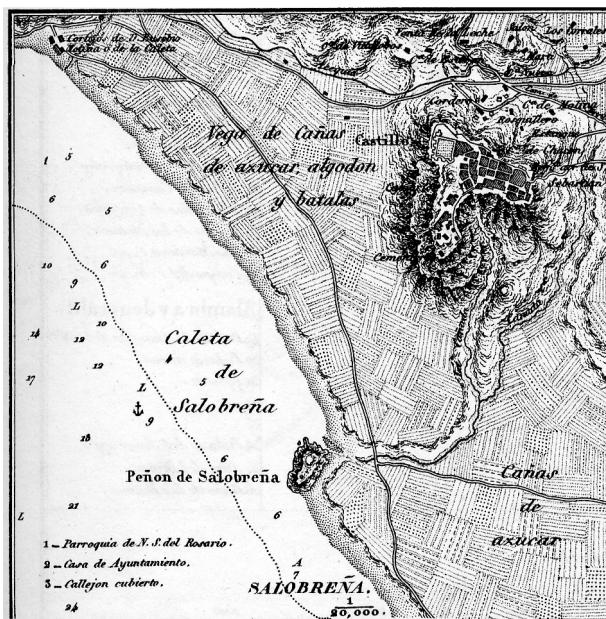


Figura 5. Representación de Salobreña, según el Atlas de Francisco Coello.



Figura 6. Representación de Almuñécar, según el Atlas de Francisco Coello.