



ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

AÑO 2020
ISSN 1130-2968
E-ISSN 2340-146X

13

SERIE VI GEOGRAFÍA
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

UNED



ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

AÑO 2020
ISSN 1130-2968
E-ISSN 2340-146X

13

SERIE VI GEOGRAFÍA
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

DOI: <http://dx.doi.org/10.5944/etfvi.13.2020>



UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA

La revista *Espacio, Tiempo y Forma* (siglas recomendadas: ETF), de la Facultad de Geografía e Historia de la UNED, que inició su publicación el año 1988, está organizada de la siguiente forma:

- SERIE I — Prehistoria y Arqueología
- SERIE II — Historia Antigua
- SERIE III — Historia Medieval
- SERIE IV — Historia Moderna
- SERIE V — Historia Contemporánea
- SERIE VI — Geografía
- SERIE VII — Historia del Arte

Excepcionalmente, algunos volúmenes del año 1988 atienden a la siguiente numeración:

- N.º 1 — Historia Contemporánea
- N.º 2 — Historia del Arte
- N.º 3 — Geografía
- N.º 4 — Historia Moderna

ETF no se solidariza necesariamente con las opiniones expresadas por los autores.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA
Madrid, 2020

SERIE VI · GEOGRAFÍA N.º 13, 2020

ISSN 1130-2968 · E-ISSN 2340-146X

DEPÓSITO LEGAL
M-21.037-1988

URL
ETF VI · GEOGRAFÍA · <http://revistas.uned.es/index.php/ETFVI>

DISEÑO Y COMPOSICIÓN
Carmen Chíncoa Gallardo · <http://www.laurisilva.net/cch>

Impreso en España · Printed in Spain



Esta obra está bajo una licencia Creative Commons
Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional.

ARTÍCULOS · ARTICLES

LA APROXIMACIÓN A LOS RESTOS ARQUEOLÓGICOS DE LA BATERÍA DE VARADERO MEDIANTE EL ANÁLISIS DE LA CARTOGRAFÍA

THE APPROACH TO THE ARCHAEOLOGICAL REMAINS OF THE VARADERO BATTERY THROUGH THE ANALYSIS OF THE CARTOGRAPHY

L'APPROCHE DES RÉSERVES ARCHÉOLOGIQUES DE LA BATTERIE VARADERO PAR L'ANALYSE DE LA CARTOGRAPHIE

José Ramón Sánchez Holgado¹

Recibido: 14/12/2019 · Aceptado: 18/02/2020

DOI: <http://dx.doi.org/10.5944/etfvi.13.2020.25286>

Resumen

La necesidad de custodia de la costa de Granada, especialmente a partir del siglo XVI, motivó la construcción de fortalezas sucesivas que formaban parte de un complejo programa defensivo que duró siglos. A medida que pasó el tiempo y aunque aumentaron los peligros, algunas de estas construcciones cayeron en desuso y fueron tristemente abandonadas, e incluso desaparecieron. El objetivo de esta investigación es recopilar y analizar la información disponible, principalmente en la cartografía de la época, permitiendo la localización, identificación y protección de los restos arqueológicos de la batería de Varadero.

Palabras clave

Geografía de la Memoria; Cartografía; Patrimonio Cultural; Paisaje; Motril; Varadero.

1. Doctor en Historia e Historia del Arte y Territorio.

j.r.sanchez-holgado@hotmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7017-7341>

Quiero expresar mi gratitud al Departamento de Obras Públicas del Excmo. Ayuntamiento de Motril, por su inestimable colaboración proporcionando una copia del documento inédito y su autorización de uso en este estudio de investigación del Proyecto de Intervención Arqueológica Preventiva mediante Control de Movimientos de Tierra en la C/ Amura de Estribor, Amura de Babor y Callejón Trinquete y Callejón Gaviero, de Motril, Granada.

Abstract

The need for protection of the coast of Granada, especially from 16th century, motivated the construction of successive fortresses that were part of a complex defensive program that lasted for centuries. As times went by and new dangers appeared, some of these war constructions fell into disuse and were sadly abandoned, and even disappeared. This research aims at collecting and analyzing the available information, mainly in the cartography of the time, allowing the localization, identification and protection of the archaeological remains of the Varadero battery.

Keywords

Geography of Memory; Mapping; Cultural Heritage; Landscape; Motril; Varadero.

Résumé

La nécessité de protéger la côte de Granada, en particulier du XVI^e siècle, a motivé la construction de forteresses successives faisant partie d'un programme de défense complexe qui a duré des siècles. À mesure que le temps passait et que de nouveaux dangers apparaissaient, certaines de ces constructions sont tombées en désuétude et ont malheureusement été abandonnées, et ont même fini par disparaître. L'objectif de cette recherche est de collecter et d'analyser les informations disponibles, principalement dans la cartographie de l'époque, permettant ainsi de localiser, d'identifier et de protéger les vestiges archéologiques de la batterie de Varadero.

Mots-Clés

Géographie de la Mémoire; Cartographie; Patrimoine Culturel; Paysage; Motril; Varadero.

.....

1. INTRODUCCIÓN

La custodia del territorio que comprende la costa granadina ha sido un reto que se extiende a lo largo de los siglos, con especial incidencia a partir de su incorporación a la corona de Castilla en el año 1492 (Gil, 2004: 28). Afortunadamente resultan abundantes los ejemplos de fortificaciones que se conservan de diferentes cronologías y tipologías, según se localicen estos en primera línea de costa o fortalezas de altura. Pero ni mucho menos están todas las que fueron. Este complejo sistema defensivo se fue perfeccionando según los peligros iban en aumento. Así, de las incipientes torres de alquería y amurallamientos de aquellos núcleos poblacionales más representativos para la época se evolucionó hacia la construcción de castillos mucho más resistente y sobre todo, con un profundo sentido en la organización, gestión y capacidad de control del territorio que le otorgaba a su alcalde la disponibilidad de una fuerza terrestre.

Mientras desaparecían aquellas más deterioradas de etapas anteriores, las reutilizables seguían prestando servicio a las modernas necesidades defensivas que iban surgiendo. Y en el mejor de los casos, se iniciaban las edificaciones de otras más compactas y adaptadas a los recientes requerimientos armamentísticos y a las técnicas de guerra, siempre orientadas al mar y a la rápida detección y observación en la navegación de las embarcaciones enemigas, en una lógica intención de minimización de sus riesgos y amenazas. A partir de finales del siglo XV y con la llegada de los castellanos, el paisaje de esta franja costera se transformó en una auténtica frontera repleta de elementos militares que dominaban aquellos emplazamientos geoestratégicos que garantizaban el control del territorio (Malpica, 1996: 179).

Con la introducción de la artillería, estas construcciones defensivas evolucionaron con tendencia a garantizar una mayor eficacia en su resistencia y de forma simultánea, otorgar una ágil y contundente oportunidad de respuesta haciendo uso de los cañones instalados en la batería que permitieran mantener al enemigo a una relativa distancia (López, 2002: 49). Igualmente se reforzaron aquellas partes del territorio que se consideraron sensibles y proclives a recibir agresiones, especialmente las relacionadas con los pasillos naturales del sistema montañoso, que permitían un rápido y relativo cómodo acceso a los objetivos principales: núcleos de población, comunicaciones viarias y con especial incidencia, aquellos lugares o emplazamientos donde se pudieran obtener un suculento beneficio económico y de víveres que incluía la captura de las embarcaciones, el apresamiento del mayor número posible de cristianos, la evacuación de los moriscos que hubiera y el saqueo de los pueblos (Velasco, 2019: 97)

Por lo que, el delta del río de Guadalfeo se convirtió desde el principio en un lugar de singular vigilancia, ya que otorgaba un acceso relativamente fácil a su vega siempre que fuera acompañado de una meteorología óptima en la mar, garantizándole de forma inmediata una rápida ocultación por su vegetación frondosa y la vía libre, sin obstáculos aparentes, hasta los núcleos poblacionales de Motril y con una mayor dificultad hasta alcanzar el de Salobreña, por la garantía que le otorgaba su castillo.

La torre y batería de Varadero se pueden considerar dos fortificaciones de relativa importancia en el auxilio de esta franja de la costa granadina, de las cuales no

se tiene conocimiento de su posible situación ni de la conservación de los restos. El presente artículo pretende acotar la posible ubicación de la antigua batería, utilizando principalmente la cartografía disponible y los informes militares, hecho que por sí se presume de difícil entidad teniendo en cuenta el tiempo transcurrido y las transformaciones territoriales producidas.

Al trabajar principalmente sobre posibles hipótesis, las ideas y conclusiones alcanzadas en ningún caso se pueden interpretar como definitivas o concluyentes sino más bien, se invita a la participación de otras disciplinas académicas (pudiendo incluir futuras prospecciones o catas) que contribuyan a la materialización con éxito de su localización, identificación, protección y divulgación de los restos arqueológicos.

2. CONTEXTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO

Varadero es un núcleo poblacional perteneciente al municipio de Motril, situado en el litoral granadino y donde actualmente se localiza el único puerto comercial de la provincia. Aunque a mediados del siglo XIX tenía una escasa población que se reducía a unas pocas decenas de vecinos, hoy en día se ha convertido en una entidad referente, alcanzando en el censo de población del año 2018 los 3804 residentes.² Ese crecimiento demográfico se debe principalmente al desarrollo de las operaciones portuarias que desde entonces se vienen produciendo en sus inmediaciones y con mayor incidencia desde la última década, por la apertura al tráfico de pasajeros en cabotaje doméstico (2011) y al volumen de materias especialmente energéticas transportadas, si bien su magnitud no alcanza a la especialización en su comercio (Sánchez, 2018: 390).

Una costa granadina profundamente determinada por su relieve que le imprime la sucesión continua de O a E de las sierras de Almirante, Los Guájares, Lújar y La Contraviesa, llegando a alcanzar la cadena montañosa en no pocas ocasiones el mar, dando lugar a fuertes y pronunciados barrancos, levemente alterados por la sucesión de aquellas calas vinculadas a los procesos de sedimentación de los ríos y ramblas. La frecuencia e intensidad en la sucesión de aportes sedimentarios de carácter fluvial ha contribuido en la transformación de la fisonomía del territorio. El delta del río Guadalfeo, que es la principal llanura litoral de la costa granadina, se vio favorecida por la renovación continua de los materiales que permitió desarrollar un territorio fértil para la agricultura y en el abastecimiento de nutrientes tanto para la flora como la fauna que se fue situando en sus alrededores.

Esa vinculación permanente entre el poblamiento y el mar se ha extendido durante los siglos en aquellas ensenadas o bahías que lo hacían posible, favoreciendo de esa forma su aprovechamiento. Así, desde la Antigüedad la rada de Varadero se caracterizó por su idoneidad para la explotación pesquera, otorgando la posibilidad

2. Población del padrón continuo, por unidad poblacional. Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Fecha de consulta: 13 de abril de 2019.

al fondeo de las embarcaciones situadas al abrigo de los vientos y de aquellas otras que se varaban para la realización de las periódicas e imprescindibles tareas de mantenimiento.

Resulta evidente que nos situamos en una franja costera donde las actividades comerciales han resultado un referente en el asentamiento de los núcleos poblacionales más próximos, sirviendo de complemento a las iniciales economías de subsistencia, básicamente el trueque a pequeña escala, con una gran incidencia de la agricultura. Su relativo escaso distanciamiento del poblamiento fenicio-púnicos en Sexi y Selambina y romano del Maraute pudo favorecer su utilización, contribuyendo en la transformación de las comunidades al incentivar la vocación marinera de su población (Pérez, 2002: 9).

Otro hecho significativo que contribuyó al desarrollo económico de este territorio estuvo vinculado a la prolongada explotación del azúcar. Los siglos XI y XIII se consideran como fase de expansión y crecimiento demográfico que favorecieron al aumento de la superficie cultivada y al desarrollo de la economía agrícola y donde permitió a la alquería de Motril que fuera adquiriendo una mayor relevancia estrechamente relacionada al beneficio de esta variedad de cultivo.

La moderna situación político-social derivada del cambio poblacional acaecido a partir del siglo XVI pudo influir de forma negativa en el aprovechamiento del sistema cañero-azucarero, al otorgar a los actuales dirigentes una prioridad al sistema defensivo. El paso de los años y la disminución de los riesgos y peligros provenientes del mar, favoreció a un relanzamiento de la actividad que volvió a experimentar una detracción en el siglo XVII motivada por la introducción de una fuerte presión fiscal que favoreció la sustitución por otros cultivos más rentables.

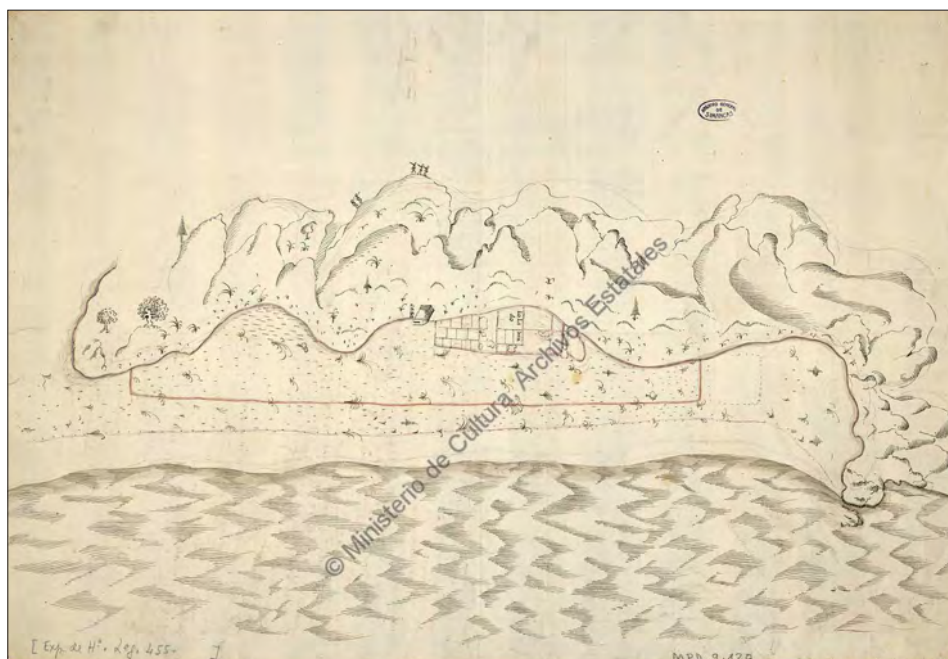


FIGURA 1. DISEÑO DEL TERRENO DE LAS SALINAS DE MOTRIL Y SALOBREÑA. MOTRIL (MUNICIPIO, GRANADA). SALINAS. 1571. Fuente: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas. MDP, 09, 120. Ubicación Anterior: EXH, 00455. <http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=179376>

La representación cartográfica que incluye el diseño del terreno que albergaron las salinas de Torrenueva, por su orientación N perfectamente podría servir como carta náutica para facilitar la aproximación a los navegantes. Junto a la importancia que atesora evidentemente por su antigüedad (1571), incluye una interesante descripción del perfil de esta franja de la costa relativamente rectilíneo, formado por arenas y cantos pequeños que contribuían a la aproximación de las embarcaciones y donde se identifica una posible alquería de vecinos dedicados principalmente a la producción salinera y de la tierra en una clara economía de subsistencia. La montaña se presenta como una masa, con la misma tonalidad ocre, sin diferenciación entre las zonas arboladas y del dibujo de personas en la parte superior del relieve.

A lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII y primeras décadas del siglo XIX, una nueva crisis del sector azucarero motivada por una ausencia en la modernización de las técnicas de cultivo junto a la ubicación de una parte importante de las tierras de regadío en zonas inundable por avenidas, exceso de capacidad fabril y una recesión demográfica relacionada con epidemias (Piñar, 1989: 19) condujo a la reducción de forma considerable del rendimiento, llegando en ocasiones a la alternancia en las superficies de cultivo hacia el algodón (prácticamente en su totalidad en la Vega del Guadalfeo), entonces mucho más productivo. Sin embargo, el siglo XX trajo un repunte en el despegue azucarero que favoreció de forma considerable al desarrollo de este territorio y que se extendió hasta el año 1995, instante en el que se dio por finalizada la utilización industrial de la caña de azúcar como recurso productivo.

Desde finales del siglo XIX y estrechamente vinculado a ese relanzamiento de la actividad agrícola y comercial, es cuando se empieza a potenciar el embarcadero de Varadero en detrimento del puerto de Calahonda (Motril), único existente hasta entonces³. A partir del año 1883, el muelle de Varadero se convirtió en el exclusivo puerto con aduana habilitado para las descargas de mercancías en la costa granadina. Con el paso de los años y ante la carencia de una red ferroviaria, estas instalaciones se beneficiaron de la llegada de productos por medio del empleo de un ingenioso sistema consistente en un cableado aéreo que se auxiliaba de diferentes estaciones (iniciándose en Dúrcal) que le proyectaban estabilidad e inercia para mantenerse en suspensión y otorgarle de forma simultánea, un lento movimiento a unas vagonetas equidistantes que posibilitaban el traslado de los artículos, también conocido como ferrocarril aéreo, manteniéndose en funcionamiento hasta el año 1948.

3. RECOPIACIÓN CARTOGRÁFICA Y DOCUMENTAL

Como hemos tenido ocasión de comprobar, la rada de Varadero se caracterizó en el tiempo por formar parte de una amplia zona productiva en recursos, vinculado principalmente a la explotación en las cercanías del delta del río Guadalfeo y de la

3. Se desconoce si por Real Orden se pudo habilitar algún otro punto de la costa granadina para el embarque y desembarque de determinados productos que se autorizaban para este tipo de disposiciones administrativas.

relativa proximidad que le otorgaba su posición respecto a dos importantes núcleos poblacionales de esta costa: Motril y Salobreña. Por lo que, se puede comprender fácilmente el permanente interés que se tuvo en reforzar este perímetro costero mediante el levantamiento de los elementos defensivos que se consideraron oportunos y que estuvieron interconectados en la ejecución de sus cometidos con otros relativamente cercanos que ofrecieran eficacia al servicio de seguridad diseñado.

Siguiendo con una necesaria exposición cronológica de los documentos gráficos e informes militares relacionados con la fortaleza de Varadero y sus proximidades, comenzamos con la Instrucción de los Reyes Católicos para la protección de la costa del Reino de Granada, providencia de fecha 1-8-1501 (A.A.G.R.:Leg.58-2, ff.18-28v) donde ya se reconocía la conveniencia de mantener la vigilancia que se establecía en el término de Motril sobre las pesquerías situadas en las calas más próximas y por supuesto, a la interesante y productiva desembocadura del río Guadalfeo junto a las salinas de Torrenueva (Escañuela, 2010: 113).

En el siguiente documento del Informe del Conde de Tendilla a la Princesa Gobernadora sobre el estado de la defensa de la costa del Reino de Granada, de fecha 18-7-1558 (A.G.S.G.A.:Leg. 69, d.38) y debido a la excesiva exposición a las posibles agresiones enemigas, se recomienda una reorganización de los efectivos militares disponibles en la costa. Y del Informe de la visita de Antonio Moreno Lepayce a la costa del Reyno de Granada, de fecha que oscila entre el 5-11-1567 y el 4-12-1567 (A.G.S.G.A.:Leg. 72, d.76) se desprende la dificultad que representaba por su complicada orografía el socorro de este territorio; siendo la referencia expresa a la construcción de la torre de Varadero en la Relación de la visita de Antonio de Berrio y Luis Machuca a la costa del Reino de Granada entre el 2-7-1571 y el 10-8-1571 (A.G.S.G.A.:Leg. 74, d.120) donde identifican su localización y el número de efectivos encargados de su amparo.

Después de varias publicaciones sobre las necesidades particulares del sistema defensivo y de la permanencia en una situación casi insostenible para unos vecinos acostumbrados a las alertas que iniciaban el rebato (Gámir, 1988: 13), cuando no propiamente de ataques severos a las personas y bienes (Domínguez, 2010: 141), se llega al Informe de Bartolomé Amphoux sobre el estado de las fortificaciones de la costa del Reino de Granada, en esta ocasión de fecha 8-10-1726, Málaga, (A.G.S.G.M.:Leg. 3.686, s. n.) y donde se realiza una enumeración de las seis torres disponibles desde los castillos de Salobreña hasta Castell de Ferro, sin mención expresa de la custodia de Varadero.

No obstante, en la Relación y visita de la costa del Reino de Granada hecha por el mariscal de campo Marqués de Valdecañas, de fecha 24-11-1739, en Málaga, (I.H.C.M.C.G.D.: Leg. 4-5-2-3) localiza la torre del Varadero de Motril a tres cuartos de legua de la antecedente (Torre Perdida), señalando que todo el distrito de su playa abierta y rasa consiste en una casa que sirve de alfolí de sal, en la que asisten los torreros y no tiene cañón ni pedrero; describiendo de sus aledaños que el mar tiene en esta parte bajíos y sin abrigo, pero hay cuatro leguas de playa rasa y abierta y quedan en ella expuestas las embarcaciones de pescadores, la que dista una milla de la ciudad de Motril. Y en cuanto a las fuerzas terrestres encargadas de su cuidado añade que se dispone de una compañía de cien infantes que unida a

la caballería, siempre corren los rebatos que se ofrecen en las dilatadas playas que tiene a poniente y levante.



FIGURA 2. UN PEDAZO DE LA COSTA MERIDIONAL DEL REINO DE GRANADA: COMPRENDE EL PUERTO Y BAIJA DE MOTRIL CON SUS CAMPOS Y DEMÁS TERRENOS, PLANTADOS DE CAÑAS DULCES, DISTINTOS ARBOLES FRUTALES EN LAS POBLACIONES QUE EXPRESA / SALOBREÑA 20 DE FEBRERO DE 1722 DN. JUAN SUBREVILLE. Fuente: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas. MPD, 52, 044. Ubicación Anterior: SGU, 03580. <http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=183779>

En el mapa del año 1722, de orientación N, se puede apreciar la mejoría en el diseño cartográfico probablemente influenciado a la revolución científica del siglo XVII, al conseguir representar con mayor nitidez el relieve abrupto y complicado de este fragmento de costa. Además de la localización de los dos núcleos poblacionales más significativos (Motril y Salobreña), resulta especialmente destacable la importancia y el protagonismo que le concede al delta y de su amplia red fluvial, origen de una productiva vega perfectamente delimitada por la grafía en pequeñas y sucesivas explotaciones agrarias. Finalmente añadir que junto a la identificación de la torre de Varadero se aprecian dos elementos constructivos que pudieran corresponder con el propiamente defensivo y de la casa que sirve de alfolí de sal (según descripción de fecha 24-II-1739).

La representación cartográfica de la costa de la marina del partido de Motril del año 1730, de orientación N, también podría servir como carta náutica ya que posee una interesante ornamentación que incluye el dibujo de la rosa de los vientos acompañado de unas líneas rectas que establecía los distintos rumbos a seguir por las embarcaciones en los casos de partida y llegada. Se diseña en un resaltado relieve las sierras de Lujar y la Contraviesa junto a los núcleos poblacionales de Motril (por su grafía ya identificado como el más representativo), Gualchos y Polopos, para situar a Salobreña en el otro margen del río Guadalfeo. La posibilidad de ampliar la franja marítima evidencia una navegación dinámica que ha permitido la inclusión del diseño de diferentes embarcaciones. Por su tipología, se puede diferenciar entre

las de tamaño más pequeñas y orientadas hacia la costa, como aquellas destinadas a las actividades pesqueras y donde sigue destacando la importancia de las salinas de Torrenueva (Malpica, 1994: 136). Y las restantes embarcaciones que se dirigen hacia alta mar, en la realización de rutas de distancias más amplias y posiblemente en funciones de transportes de mercancías y preventivas de seguridad. En cuanto a las edificaciones defensivas costeras, la torre de Varadero sigue identificándose como la más cercana a Motril.



FIGURA 3. LIBRO PRIMERO PORTOLANO DE LA COSTA DEL REINO DE GRANADA, 1730. Fuente: Biblioteca Nacional de España

El plano del año 1746 de orientación N y que supera el carácter local de las representaciones analizadas anteriormente, se divide en dos partes desiguales, destacando la de mayor extensión con una adecuada ilustración cartográfica del territorio más inmediato a la costa, en el que incluye algunos de sus núcleos poblacionales más representativos (destacando a la capital del Reino) y una riquísima toponimia; entretanto la parte de menor espacio se destina a una amplia leyenda informativa. Este mapa acompaña a un proyecto de ingenieros de la época que recoge una obra tan compleja como interesante, consistente en la apertura de un canal de navegación que hiciera extensible la comunicación por este medio desde la costa (próximo al núcleo poblacional de Salobreña) hasta la ciudad de Granada, auxiliándose para ello de las diferentes esclusas que permitirían salvar los desniveles de un cauce potenciado en origen por las desviaciones previas de los ríos Darro y Genil y aguas abajo, haciendo transitable la última parte del río Guadalfeo hasta su desembocadura en el mar. En cuanto a las fortalezas identificadas a nivel de costa y en los alrededores de Motril, perfectamente se puede reconocer la posición de la torre de Varadero como un elemento defensivo representativo.

En un moderno Informe sin firma sobre el estado de las fortificaciones existentes en la costa del Reino de Granada, de fecha 12-9-1759, en Málaga (A.G.S.G.M.:Leg. 3.415, s.n.) se reconoce las dificultades que presenta la fortificación de Varadero para atender sus cometidos y donde se propone de forma preliminar la construcción de un

fuerte, motivándose su necesidad en la exposición permanente a la que se encuentra el pueblo de Motril y al riesgo que sufren las embarcaciones que se aproximan al abrigo de esta costa con sus cargamentos. En cuanto a la operatividad de la torre, reconoce que su ubicación distante del mar y diseño antiguo no facilita la instalación de la artillería moderna; por lo que, no puede garantizar su finalidad defensiva. A estos inconvenientes se le debe de añadir que debido a su escasa altura y circundada del toldo o almacén de la sal del Rey, como de otros almacenes y habitaciones de particulares, esta puede ser fácilmente escalada por sus tejados. Finalmente añade que para remediar estos desventajas y asegurar el puerto haciéndolo respetable a cualesquier embarcación, convendría construir en su marina una edificación, capaz a lo menos de situar dos cañones de a 24 y de la misma calidad y circunstancias que las que últimamente se han fabricado por Orden de Su Majestad en esta costa.



FIGURA 4. DETALLE DEL PLAN DEL TERRENO DESDE LA COSTA DEL MAR MEDITERRANEO ASTA GRANADA NOTANDO LAS SIERRAS, LOS MONTES, COLLADOS Y LLANOS LOS RIOS DEL TERENO DEMOSTRANDO EL PROYECTO DE UNA CANAL PARA LA NAVEGACION DESDE SALOBREÑA TERMINOS DE MOTRIL ASTA LA CIUDAD DE GRANADA [MATERIAL CARTOGRAFICO] / [JUAN DE MEDRANO]. 1746. Fuente: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas. MDP, 52, 019. Ubicación Anterior: SGU, 03236. <http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=183759>

En la Relación de Antonio María Bucarelli y Ursúa sobre el estado de las defensas de la costa de los Reinos de Granada y de Murcia hasta Cartagena, de fecha 15-2-1762, en Madrid, (A.G.S.G.M.:Leg. 3.687, s.n.) se reconoce que la torre del Varadero se encuentra en buen estado pero que resulta inútil al no poder instalarse artillería, por lo que recomienda en su lugar construir una batería capaz de albergar cuatro cañones de veinte y cuatro, alojamiento para un mayor número de efectivos que incluiría a un oficial y quince hombres de infantería e igualmente de caballería, que patrullasen por la parte de poniente hasta Salobreña y por levante a las inmediaciones de la torre del Chucho. Concluye con una valoración estimada de lo que costaría una batería que reemplazara la actual, cifrándola en 20.000 escudos de vellón.

En esta exhaustiva representación cartográfica que identifica las defensas que se integraban en el sistema de apoyo a nuestra franja de estudio del año 1764, en la misma orientación N, se puede observar del dibujo de las proximidades a la torre de Varadero como se ha ampliado a modernas construcciones, que se han ido acoplado



FIGURA 5. MAPA DE LA COSTA DEL REYNO DE GRANADA, QUE EMPIEZA, DESDE CALATAREGE, TÉRMINO DE ANDALUCIA, Y ACABA, MEDIA LEGUA A LEBANTE DE SAN JUAN DE LOS TERREROS, EN EL MOJON DEL TÉRMINO PRINCIPIO DEL REYNO DE MURCIA, 1764.

Fuente: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas. MPD, 60, 018. Ubicación Anterior: SGU, 03428. <http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=17796>.

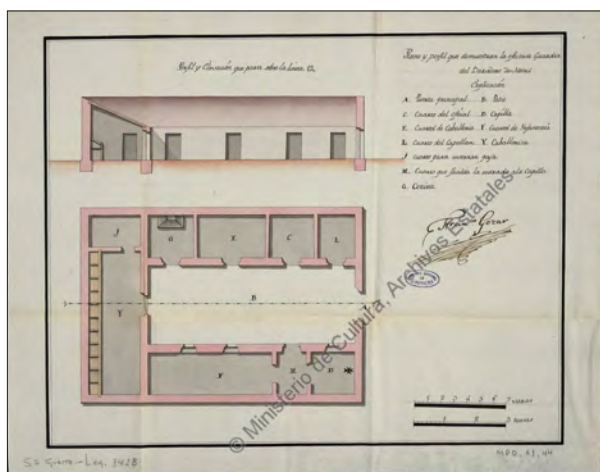


FIGURA 6. PLANO Y PERFIL QUE DEMUESTRAN LA EFECTIVA GUARDIA DEL BARADERO DE MOTRIL. 1778. Fuente: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo de Simancas. MPD, 61, 044. Ubicación Anterior: SGU, 03428. <http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=177840>

a su resguardo y que ya había quedado detallada anteriormente en los informes militares que correspondían a los almacenes de la sal del Rey y de otros particulares (según descripción de la documentación militar de fecha 12-9-1759, titulada Informe sin firma sobre el estado de las fortificaciones existentes en la costa del Reino de Granada).

En la Relación de Esteban Aymerick sobre el estado de las fortificaciones de la costa del Reino de Granada, de fecha 12-10-1765, en Málaga (A.G.S.G.M.:Leg. 3.419, s.n.) se recoge que quedan señalados en el terreno los puntos de su capital para la batería de Varadero, debiéndose construir para 4 cañones de a 24. Y del Informe de Pablo Rodríguez a Agustín de Burruga sobre el estado de las capillas de las fortalezas de la costa del Reino de Granada, de fecha 4-6-1768, en Almería (A.G.S.G.M.:Leg. 1.499, s.n.) se establece el número de las torres que deben tener a su cuidado el aposentamiento del capellán y donde se adjudica una capilla a la de Varadero, ofreciéndose la alternativa a su párroco principal de residir en la ciudad de Motril.

En el Informe de Francisco de Gozar sobre el estado de los inmuebles del sistema defensivo de la costa del Reino de Granada, de fecha 18-8-1774, en Málaga (A.G.S.G.M.:Leg. 3.424, s.n.) se señala la posibilidad de incluir artillería en su dotación, pese a que la torre del Varadero no fue concebida para ello, puede recibir un cañón a 4 para diferentes usos, debiendo de ejecutarse la batería según el planteamiento general diseñado.

En este esquemático plano de fecha 1778 recoge un posible diseño de la futura construcción del fuerte, que recordemos que se reclamaba como conveniente desde el año 1759. De su trazado se puede advertir que aparentemente carece de componente defensivo exterior e interior, hecho que resulta extraño al ser una cimentación militar tan

definida para la época. Presenta su puerta principal y única de acceso orientada al S, en dirección al lugar donde se supone que provienen los principales peligros. El patio de armas permite la comunicación con cualquiera de las estancias, situándose

al N las caballerizas y el cuarto para encerrar la paja. Si bien las dependencias laterales situadas al O se emplearían para el cuartel de la caballería junto a la capilla y su cuarto previo de acceso; las ubicadas al E se dedicarían a la cocina, cuartel de infantería, cuarto del oficial y del capellán.

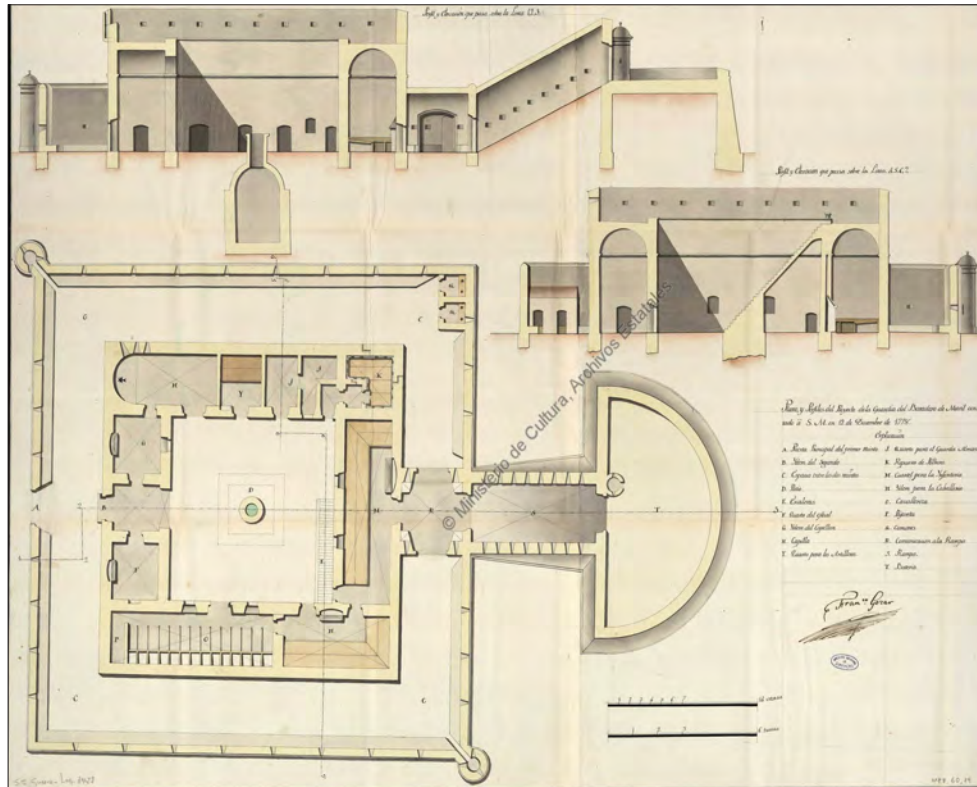


FIGURA 7. PLANO Y PERFILES DE LA GUARDIA DEL BARADERO DE MOTRIL CONSULTADO A S.M. EN 12 DE DICIEMBRE DE 1778. Fuente: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo de Simancas. MPD, 60, 019. Ubicación Anterior: SGU, 03428. <http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=177797>

El diseño del año 1778 presenta la probabilidad de erigir un complejo más técnicamente defensivo que el anterior y que constaría de un edificio cuadrado con espacio para dos recintos y entrada principal situada al N (en posición contraria de los peligros y riesgos provenientes del mar). El exterior estaría formado por una cerca aspillerada, con dos garitones en los lados opuestos NE y SO, con la única posibilidad de acceso por medio de la disposición de una puerta principal. La comunicación con este perímetro amurallado se realizaría desde una escalera que surgía desde el extremo S del patio y con la anexión de una caponera en rampa que permitía su llegada a la batería. El recinto interior daría la cobertura asistencial a un grupo de 15 soldados aproximadamente, repartidos entre infantería y caballería. La segunda puerta principal comunica con el patio, este dotado de pozo, desde donde se articula la fortaleza, localizándose al N el cuarto del oficial y del capellán. Al O se situaría la caballeriza y pajareta junto al cuartel para la caballería; mientras que al E se destinaría a la capilla, el cuarto de artilleros, el cuarto del guarda de almacenes y el del resguardo de pólvora. Finalmente al S se ubicaría el cuartel de la infantería.

El diseño de la planta de una nueva fortificación en el año 1779 cambia sustancialmente lo proyectado hasta el año anterior. Manteniendo la técnica militar, el bloque pasa a ser rectangular, con la división en dos áreas que le proporciona una considerable seguridad (manteniéndose la entrada principal y los garitones por su cara N, y la caponera perfectamente anexada) pero con una distribución completamente diferente para un número similar de efectivos. A pesar de que en este plano no se aprecia pozo en su patio, no quiere decir que no se construyera ya que representa una cuestión fundamental para el sustento de los soldados en aquellos periodos de asedio o del normal funcionamiento del acuartelamiento. Su entrada es idéntica a la diseñada en el año anterior, difiriendo en la distribución de sus estancias. Al N se localizarían de derecha a izquierda el cuarto del capellán, cuartel para pertrechos, del oficial, el cuartel de los artilleros, prisión y cocina. Y al O se situaría la capilla, al E se destinaría a la caballeriza y sus conductos para el desagüe. Finalmente al N, de derecha a izquierda, el almacén para la pólvora, los cuarteles de infantería y caballería junto a la cocina.

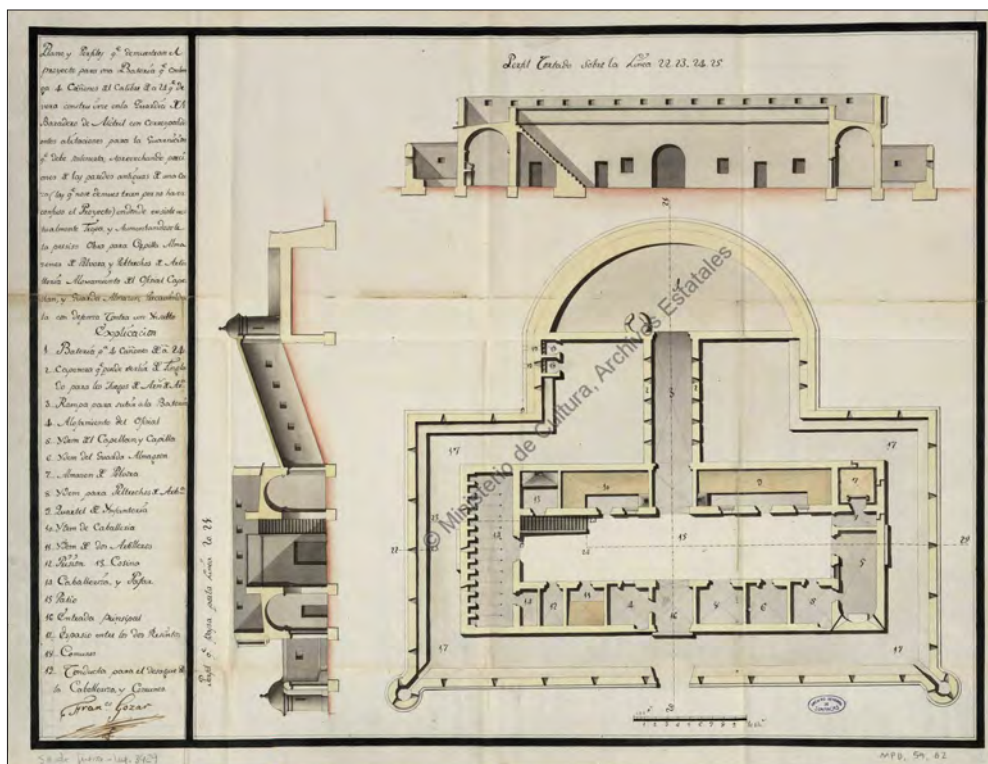


FIGURA 8. PLANO Y PERFILES QUE DEMUESTRAN EL PROYECTO PARA UNA BATERIA Q[UE] CONTENGA 4 CAÑONES DEL CALIBRE DE A 24 Y DEBERÁ CONSTRUIRSE EN LA GUARDIA DEL BARADERO DE MOTRIL CON CORRESPONDIENTES ANOTACIONES PARA LA GUARNICIÓN QUE DEBE SOSTENERLA, APROVECHANDO PORCIONES DE LAS PAREDES ANTIGUAS DE UNA CASA (LAS QUE NO SE DEMUESTRAN POR NO HACERSE CONFUSO EL PROYECTO) EN DONDE EXISTE ACTUALMENTE TROPA Y AUMENTÁNDOSE EL PRECISO PROGRESO PARA CAPILLA, ALMACENES DE PÓLVORA Y PERTRECHOS DE ARTILLERÍA, ALOJAMIENTO DEL OFICIAL CAPELLÁN Y GUARDA ALMACÉN, PREVIENDO CON DEFENSA (1779). Fuente: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo de Simancas. MPD, 59, 062. Ubicación Anterior: SGU, 03429. <http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=177716>

En la Relación de Joaquín de Villanova sobre los reparos necesarios en la costa del Reino de Granada que incluye el suplemento de José de Veciana, de fecha que oscila entre el 11-12-1783 y el 9-1-1784, en Málaga (A.G.S.G.M.:Leg. 3.429, s.n.) se reconoce por primera vez que el castillo se encuentra construido y que presenta un buen estado, sin necesidad de mejoría. Y del Informe de Felipe de Paz sobre el estado de las fortificaciones de la costa del Reino de Granada, de fecha 9-4-1803, en Málaga (I.H.C.M.C.G.D.:Leg. 4-5-2-5) sitúa al castillo del Varadero de Motril a 1 ¼ legua del castillo de Salobreña, procediendo a continuación a su descripción afirmando que consiste en una residencia cuadrada de 28 varas de lado con bóvedas a su alrededor, encima de ellas dispone de una azotea con parapeto aspillerado para fusilería. Le circuye una cerca también aspillerada, con dos garitas idénticas a sus ángulos; por la parte del mar sale una comunicación entre dos paredes aspilleradas para subir a una batería de cuatro cañones de a 24 semicircular, distante de la lengua del agua a 40 varas y de unas 3 de altura. Tiene acomodo para oficial, capellán, guarda de almacén, repuesto, alojamiento para quince hombres de infantería y siete de artillería, con caballeriza para catorce caballos y más menesteres. Resulta llamativo que en esta memoria se recoja como fecha de culminación del castillo el año 1786 cuando en la crónica del año 1784 lo calificaba en buen estado y sin falta de incremento.



FIGURA 9. PLANO GENERAL DE LA COSTA DE ESTA COMANDANCIA DETERMINANDO LA SITUACIÓN DE LAS DIFERENTES TORRES VIGÍAS, ARTILLADAS, REDUCTOR Y CASTILLOS QUE EXISTEN EN LA MISMA /CUERPO DE INGENIEROS DEL EJÉRCITO, DIRECCIÓN SUBINSPECCIÓN DE GRANADA, COMANDANCIA DE GRANADA; COPIADO POR ENRIQUE GARCÍA, E 1:100.000, AÑO 1868. Fuente: Instituto de Historia y Cultura Militar. Archivo General Militar. (<http://www.portalcultura.mde.es/cultural/archivos/>)

El Informe de Mauricio Rodríguez de Berlanga sobre el estado de las construcciones del sistema defensivo de la costa del Reino de Granada, de fecha 24-3-1830, en Granada (I.H.C.M.C.G.D.:Leg. 4-5-2-11) describió el fuerte de Varadero destacando

su figura en forma de un paralelogramo rectangular, con una batería de herradura adosada al lado que mira al mar. A continuación, la sitúa a una distancia de la costa de unas doscientas veinte varas y que en el momento que se construyó, probablemente el mar se encontraba bastante más cerca, cuantificando su retroceso en unas diez varas anuales y que la desviación que ha tenido respecto a la desembocadura del Guadalfeo le ha restado bastante importancia.

En este interesante fragmento del plano del año 1868, orientado al N, se describe el perfil de la costa que comprendería a la totalidad de la rada del Varadero, que incluiría desde el río Guadalfeo hasta los salientes rocosos del cabo de Sacratif. Utilizando un diseño clarificador se puede distinguir perfectamente el territorio más inmediato a la costa y el desarrollo de una productiva vega, completamente parcelada por sucesivas explotaciones agrarias. En el mismo también se identifica los cursos fluviales más representativos, formados principalmente por el río Guadalfeo y las ramblas de las Brujas, Nacla y Puntalón, alcanzando todos ellos el mar. Y en cuanto al sistema de comunicaciones terrestres, este se basaba principalmente en el empleo de unos caminos precarios del tipo de herradura que permitiría la comunicación entre Torrenueva y Motril y del tipo carretero que hacía lo propio entre los núcleos de Motril y Salobreña. Finalmente añadir que en un llamativo color amarillo adyacente a su playa, se sitúa la ubicación del castillo, calificada por entonces como inútil por la propia comisión que confeccionó el documento.

En la descripción pormenorizada que realiza Pascual Madoz en el año 1848 (Tomo XI) en el Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar, reconoce que la rada de Varadero se encuentra defendida por su fortaleza, a una distancia de 237 varas del mar, describiéndolo como un castillo cuadrilongo de mediana elevación con un baluarte en el centro, cerca aspillera a sus costados y una batería hacia el mar, donde hay dos piezas montadas y de bronce del calibre de a 24. A continuación, añade que fue construido en el año 1783 y que sus fuegos alcanzan desde Torre Nueva al castillo de Salobreña, con quienes además se comunica mediante el manejo de señales. También cuestiona la operatividad de la fortificación al reconocer que a su alrededor y en la misma línea del castillo, hay una casa de fielato que sirve también de cuartel al resguardo de Hacienda, un gran almacén con viviendas, otros dos más pequeños y 6 chozas y barracas donde habitan 26 personas. También se encuentran dos pozos de agua dulce de filtraciones marinas.

El Informe de Miguel de Santillana sobre el estado de las fortificaciones de la costa del Reino de Granada, de fecha 10-12-1849, en Granada (I.H.C.M.C.G.D.:Leg. 4-5-2-14) incluye una relación de las plazas, castillos, casas fuertes, torres artilladas y de vigía que existen en el Distrito de la Dirección Subinspección de Ingenieros de Granada y donde certifica que el castillo de Varadero de Motril se encuentra en un estado inútil, al extremo de la vega y a una distancia de unos 550 pies distante de la orilla del mar y 6 sobre su nivel. Al parecer todo se encuentra muy deteriorado, donde se incluye la nave N que la volaron los franceses e ingleses durante la Guerra de la Independencia, pero a pesar de dicho impedimento, aún conserva en su patio tres naves que ocupan los lados del SE y O con cuartel para infantería, caballería, artillería, cocina, calabozo, almacén, repuesto e iglesia. Alrededor de las naves hay un parapeto aspillera con dos pequeños tambores para flanquear la puerta de

entrada y la batería que se encuentra en estado regular, es susceptible de 4 piezas aun cuando en el momento de la firma del documento reseña que hay dos de 24 de bronce bien montadas y en el piso hay 4 de hierro inútiles.

En cuanto a la funcionalidad del castillo, en el mismo documento se justifica que defiende una playa rasa, en cuyo centro se encuentra el Varadero de Motril y su continuidad supone del mayor interés por la protección del comercio marítimo y de la vía que une a la ciudad con su playa. Finalmente concluye afirmando que el castillo actual no sirve ya que se encuentra más bajo que las tierras de la playa y por efecto de las muchas humedades de su suelo, produce calenturas intermitentes; por la misma razón la pólvora se inutiliza y los demás efectos se pierden, además que las vistas de la batería se interrumpen por los vallados, varias chozas ocupadas por marineros y una nave construida con real permiso.

El último documento disponible titulado Memoria descriptiva militar sobre la topografía, defensa y observación de la costa del Reino de Granada disponible, elaborada por José Herrera García con de fecha 15-3-1857, Granada (I.H.C.M.C.G.D.:Leg. 5-5-12-2) recoge que el castillo de Varadero, de forma paralelogramo rectangular, de tamaño mediano y con una batería de herradura adosada al lado que mira al mar, se ubica casi en el centro de la playa de Motril, a un cuarto de legua S-SE de aquella ciudad, a 250 varas del mar y a 1/2 de legua de la torre anterior. En el citado documento se reconoce que si bien su objeto es defender con fuegos rasantes la playa de Motril, la desembocadura del río Guadalfeo y la ciudad con la instalación de cuatro cañones de gruesos calibres; realmente lo impide su posición, al resultar insuficiente para cubrir de un golpe de mano a la ciudad y rica vega a la que pertenece y porque la continua retirada del mar y la modificación de la desembocadura del río reducen su eficacia. Con todos esos inconvenientes, justifica la necesidad de su mantenimiento al reconocer que la playa de Motril, aunque baja, de poco fondo y desabrigada, es de sumo interés por la posibilidad que ofrece para grandes desembarcos como a la ciudad que protege y del buen camino carretero que, partiendo de ella para el interior, proporciona completa facilidad a la marcha de un cuerpo del ejército invasor, circunstancias dignas de especial cuidado respecto al auxilio marítimo de esta zona.

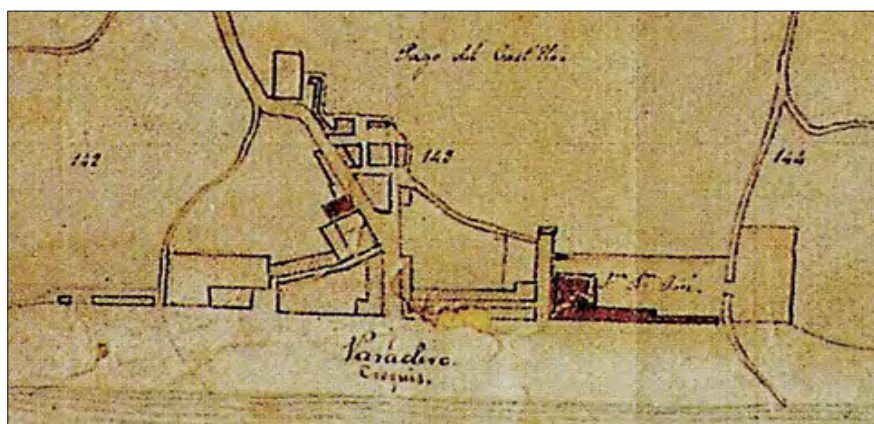


FIGURA 10. PLANO DE LA VEGA DE MOTRIL, PANATAS Y PATAURA EN 1890. Fuente: Archivo Municipal de Motril

Una vez que desaparecen los informes militares sobre el estado de las defensas que se integran en el sistema de custodia de la costa granadina, la cartografía de la época en exclusividad nos traslada a la evolución territorial que experimenta nuestra zona de trabajo, que se sigue articulando principalmente de la única ruta practicable que sirve de conexión entre el núcleo poblacional de Motril con su playa más cercana (recordemos que corresponde con la misma vía de comunicación que Miguel de Santillana identificaba en el año 1849 como próxima a la fortaleza).

El parcelario de la vega de Motril, Panatas y Pataura del año 1890 se puede considerar como uno de los más antiguos que se conservan sobre la distribución del territorio a escala local de nuestra zona de estudio. Por medio de un trazado sencillo, sin escala aparente y con una interesante ornamentación en el que se incluyó una variada gama de colores, sirvió para diferenciar aquellas construcciones y elementos que se quisieron destacar por su especial vinculación con el territorio, como pudieron ser los canales de regadío y los complejos fabriles, los cursos fluviales integrados principalmente por activas ramblas y de aquellos caminos carreteros y herradura que lo articulaban. En cuanto al núcleo poblacional de Varadero y su playa, a finales del siglo XIX comienza a despuntar relacionado a su inicial interés urbanístico, con unas atrayentes posibilidades económicas y comerciales que acumula en la elaboración o transformación de los productos vinculados a algunas de sus incipientes naves industriales, con la interesante posibilidad en la continuidad de su comercialización por vía marítima junto a aquellas otras actividades relacionadas a la explotación del mar.

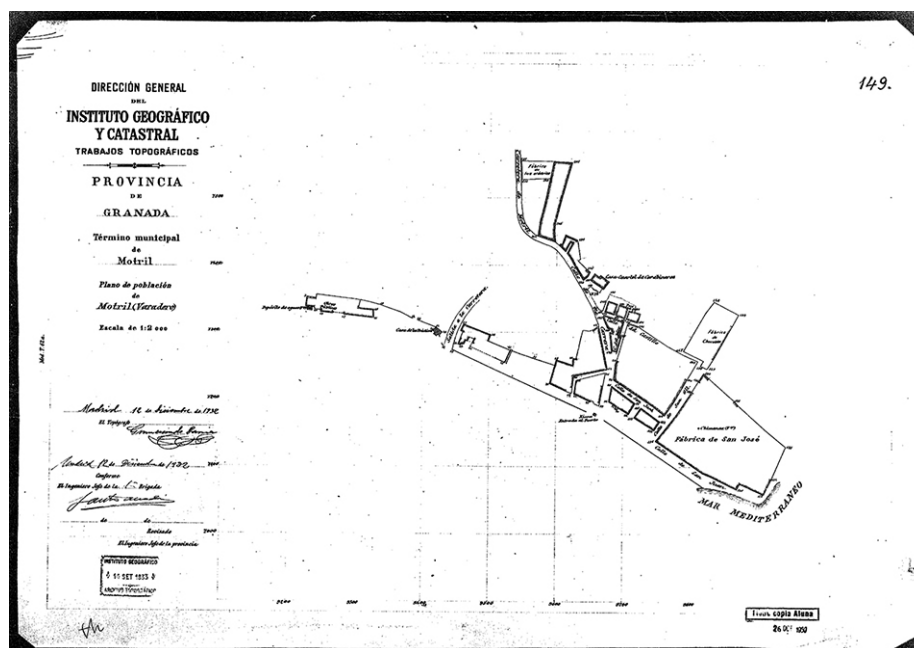


FIGURA 11. PLANO DE POBLACIÓN DE MOTRIL (VARADERO). DIRECCIÓN GENERAL DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO Y CATASTRAL. TRABAJOS TOPOGRÁFICOS, FECHADO EN MADRID A 12 DE DICIEMBRE DE 1932. Catálogo Digital de Cartografía Histórica Junta de Andalucía

En esta representación del año 1932 ya se dispone de una proyección más profesionalizada, en la que se puede apreciar como la trama urbana ha evolucionado, favoreciendo el levantamiento de renovados edificios o de la readaptación de los existentes con una mejora del viario. Recordemos que este desarrollo se pudo favorecer al potenciarse desde el año 1883, el muelle de Varadero como el único habilitado para las descargas de mercancías de la costa granadina y la inauguración en el año 1926, del ferrocarril aéreo dedicado al transporte de mercancías desde Dúrcal (última estación del ferrocarril terrestre que unía a la capital de la provincia con la costa) al puerto de Motril. Si bien el inicio del siglo XX se caracterizó por las dificultades económicas y la lentitud hacia el progreso de la sociedad de la época (Ayala, 2010: 190), el núcleo de Varadero fue transformándose en sintonía a las modificaciones territoriales que se iban acometiendo en relación a la adaptación y puesta en funcionamiento de su puerto, quedando redactado en el año 1904 el planteamiento definitivo de construcción, que continuó en el año 1917 con el dique de poniente.



FIGURA 12. NÚCLEO DE VARADERO CAPTADA DESDE EL VUELO FOTOGAMÉTRICO AMERICANO, SERIE A, PERIODO 1945-1946. Fuente: Gobierno de España, Ministerio de Fomento, Instituto Geográfico Nacional, Centro Nacional de Información Geográfica, Fototeca Digital

En la primera imagen disponible sobre el núcleo de Varadero procedente del Vuelo Fotogramétrico Americano, Serie A, de los años 1945-1946 se observa como la ocupación fabril se desarrolla principalmente en lo más próximo posible a la línea de la playa, con la instalación de modernos complejos como pudo ser la fábrica azucarera de San José y de algunas naves industriales, todos ellos favorecidos por su posibilidad posterior de comercialización marítima. El muelle que seguía induciendo esta dinámica de transformaciones territoriales, hacía lo propio en el año 1931 con el plan para la construcción de un recinto destinado a la lonja pesquera y en el año 1934 de un muelle de atraque en el dique de poniente. Entretanto, el resto del territorio estaba destinado a la explotación agraria, con un llamativo sistema parcelario.

A lo largo del año 1948 se produjo la paralización del servicio de transporte de mercancías a través del ferrocarril aéreo y contribuyó en el decenio de los años 50, a un periodo de ralentización de la actividad económica del puerto de Motril. A pesar de dicha contrariedad, se mantenía la evolución territorial del núcleo poblacional de Varadero produciéndose la ocupación espacial de aquella franja todavía disponible cercana a la playa y el comienzo de la utilización de su segunda fila. Ya con la imagen que se proporciona del Vuelo Fotogramétrico Americano, Serie B, de los años 1956-1957 se observa que se han actualizado los caminos de articulación territorial aunque se mantenía la predominancia del longevo trazado que atravesaba el centro del núcleo poblacional y al que se le han ido adhiriendo sucesivos inmuebles residenciales.



FIGURA 13. NÚCLEO DE VARADERO CAPTADA DESDE EL VUELO FOTOGAMÉTRICO AMERICANO, SERIE B, PERIODO 1956-1957. Fuente: Gobierno de España, Ministerio de Fomento, Instituto Geográfico Nacional, Centro Nacional de Información Geográfica, Fototeca Digital

Después de un letargo económico y comercial, con la llegada de la década de los años 70 el muelle de Varadero volvió a conocer un periodo de aumento de su actividad, llegando a considerarse puerto de cabotaje, al convertirse en más del 70% de su tráfico total. Y en el decenio de los años 80, el puerto se consolidó y diversificó en sus actividades, diferenciándolas entre las habilitadas para la pesca tradicional de aquellas otras destinadas al tráfico comercial. Estos hechos contribuyeron a la necesidad de prever un mayor volumen de trabajadores dedicados a esta actividad económica que se suma a los ya residentes empleados en las tareas pesqueras, por lo que, nos encontramos en un periodo más reciente donde se precisaron construcciones diferentes a las efectuadas hasta entonces y que ofrecieran en esta ocasión, aposentamiento a un elevado número de trabajadores y a sus familias que le acompañaban.



FIGURA 14. NÚCLEO DE VARADERO CAPTADA DESDE EL VUELO INTERMINISTERIAL, PERIODO 1973-1986. Fuente: Gobierno de España, Ministerio de Fomento, Instituto Geográfico Nacional, Centro Nacional de Información Geográfica, Fototeca Digital

Mediante la imagen del Vuelo Interministerial de los años 1973-1986 se pueden apreciar las nuevas construcciones que se ubicaron en la segunda y tercera fila de playa y también en la parte posterior de las fábricas y naves que ofrecieron empleo a sus residentes. Resulta llamativo por su dimensión, el espacio al que se destinó un complejo de viviendas similares contiguo al camino principal que pretendió solucionar el problema de la ocupación residencial. En cuanto al resto de la trama urbana, se aprecian travesías mucho más amplias y rectilíneas que se ajustan a las dimensiones de las maquinarias de la época de abastecimiento de los barcos y camiones que posibilitaban la entrada y salida por vía terrestre de las mercancías transportadas.



FIGURA 15. NÚCLEO DE VARADERO CAPTADA DESDE EL VUELO QUINQUENAL, PERIODO 1998-2003. Fuente: Gobierno de España, Ministerio de Fomento, Instituto Geográfico Nacional, Centro Nacional de Información Geográfica, Fototeca Digital

A lo largo del año 1992 el puerto de Motril quedó clasificado como puerto de interés general y de competencia exclusiva de la Administración del Estado, integrado en la Autoridad Portuaria de Almería-Motril hasta alcanzar el año 2005, instante en el que el Consejo de Ministros otorgó la creación de su propia autoridad portuaria. Sin embargo, en el año 2011 se produjo un avance en la trayectoria evolutiva de este puerto donde a la ya conocida actividad mercantil del transporte de mercancías, se unió la destinada a pasajeros en línea regular. Estas últimas modificaciones introdujeron unas interesantes perspectivas económicas y sociales que probablemente influirá en las dinámicas territoriales, en esta ocasión no solo urbanas de los núcleos poblacionales más próximos de Varadero y Motril, sino que se harán extensibles al resto de la comarca y provincia.

Durante el año 2008 y con motivo de la realización de unas obras, siendo su promotora la Empresa Municipal de la Vivienda de Motril (EMUVIMO), apareció un aljibe en la zona N del solar situado entre las calles Amura de Babor, Amura de Estribor y Callejón del Gaviero en el Varadero de Motril que motivó su paralización y de forma simultánea dio lugar, previo a las autorizaciones oportunas, al inicio del Proyecto de Intervención Arqueológica Preventiva mediante Control de Movimientos de Tierra, efectuado por Oretania Arqueología y donde se recoge en su contexto histórico que: «En cuanto a la intervención arqueológica desarrollada en la zona por Rosario Lisalde Martínez, y en relación a las citas de Madoz, no deja de parecerme curioso cuando hace mención a dos pozos de agua dulce en las inmediaciones del castillo. Estos pozos a los que hace mención Madoz pudieran tratarse de los dos aljibes que forman parte del yacimiento en cuyas calles adyacentes pretendemos realizar nuestra intervención arqueológica. Este tipo de estructuras hidráulicas, utilizada para almacenamiento de agua, recogían el agua de lluvia de las azoteas y tejados, y el de las escorrentías superficiales próximas transportadas por acequias. Este sistema se extendió por el sudeste de nuestro país, por motivos de la escasez de lluvias. Se construían en los lugares de paso de las aguas y eran puntos fijos para su almacenamiento en esta zona, asegurando el abastecimiento a una sola vivienda o a una comunidad de vecinos. Las estructuras hidráulicas mencionadas son independientes ya que no comunican entre sí, ambas presentan las mismas características constructivas: están realizadas de ladrillo macizo y mampostería y presentan bóveda de medio cañón y revoco interno con el objeto de evitar las filtraciones. Los dos aljibes son de gran envergadura; el que se sitúa más al norte posee unas dimensiones aproximadas de 2,80 x 15 metros. Del otro aljibe poseemos su documentación completa; algo más pequeño que el anterior, tiene unos 9,5 metros de longitud y 3,30 metros de anchura. Presenta un acceso en la zona norte tapado con una laja rectangular de piedra blanca. Se localizan debajo de la fase contemporánea adscrita a un ámbito netamente doméstico de viviendas... Relacionadas con estas estructuras hidráulicas, se documentaron una serie de muros que articulan estructuras habitacionales que podrían ser coetáneas, aunque tampoco se documentó cultura material asociada a las mismas».



FIGURAS 16 Y 17. PLANTA DEL YACIMIENTO: ALJIBES Y ESTRUCTURAS ANEXAS. Fuente: Tomada del Proyecto de Intervención Arqueológica Preventiva mediante Control de Movimientos de Tierra efectuada por Oretania Arqueológica.

4. ANÁLISIS CARTOGRÁFICO Y DOCUMENTAL

La rada de Varadero se ha caracterizado en el tiempo por ser una zona productiva y abundante en recursos, quedando recogida en la Providencia de los Reyes Católicos del año 1501 la conveniencia de mantener la vigilancia sobre las pesquerías del término municipal de Motril. La primera referencia expresa sobre la necesidad de una torre en los alrededores de Varadero es del año 1571 (año 1554 según Pascual Madoz), quedando al menos reflejada en la cartografía de la época desde el año 1722.

Esta construcción defensiva a diferencia de otras que se sitúan relativamente próximas, se va a caracterizar por el continuo aprovechamiento del territorio que se sitúa en sus proximidades, con las tempranas edificaciones que si bien no forman parte del sistema de protección, están vinculados a la explotación de los recursos pesqueros y marítimos, como pudo quedar recogido en el mapa del año 1730 donde se apreciaba una navegación dinámica de embarcaciones de diferentes tamaños en relación a dichas actividades económicas o del informe del año 1739, con el establecimiento de una casa que sirvió de alfolí de sal y que asistían también a los torreros.

En tan solo veinte años, el número de obras entorno a la fortificación aumentó de forma considerable y así, en la crónica de 1759 ya se reconocía que el inmueble se encontraba circundado por el toldo o almacén de la sal del Rey, como de otras naves y habitaciones de particulares. En el mismo documento se sugirió el establecimiento de una defensa mejorada en su misma marina y con cimientos más fuertes y extendidos que ofreciera la seguridad que la torre ya no garantizaba, quedando recogida la operatividad de su fuerte en las conclusiones del año 1784.

Las edificaciones civiles siguieron llevándose a cabo y así, en la interesante descripción del testimonio del año 1849 se reconocía que la fortaleza se situaba en el centro de Varadero y que su operatividad se veía comprometida por los vallados existentes. A pesar del peligro que se advertía ante una posible reutilización por fuerzas

enemigas del camino carretero que surgía desde la misma y que comunicaba con el interior del territorio, las construcciones civiles siguieron desarrollándose en su playa tanto al E como al O, hecho que finalmente motivó su abandono definitivo en la segunda mitad del siglo XIX (última relación descriptiva militar en el año 1857).

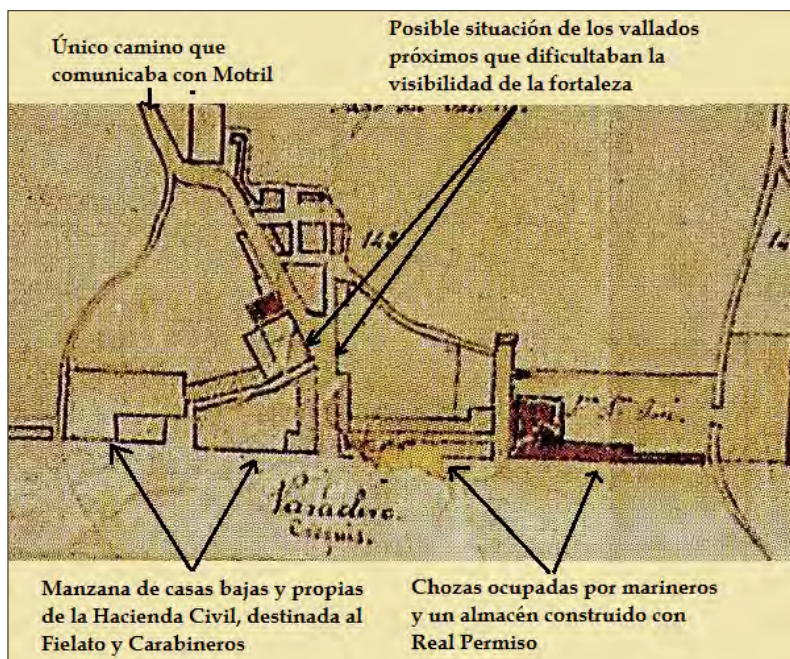


FIGURA 18. SIMULACIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE VARADERO SIGUIENDO LA DESCRIPCIÓN DE LA MEMORIA MILITAR DEL AÑO 1849 Y EL TRAZADO URBANO DIBUJADO EN EL PLANO DEL AÑO 1890. Autor: Dr. Sánchez Holgado.

Resulta evidente que las fortificaciones se construyeron muy próximas, quizás en el mismo emplazamiento (Posadas, 1996: 168) y relativamente cercanas al imprescindible perfil de la playa. Una línea de costa que como se ha podido comprobar, se ha ido distanciando por cuestiones geomorfológicas y antrópicas, oscilando entre las 220 varas del año 1830 (retroceso de unas 10 varas anuales que realiza el mar junto a la desviación de la desembocadura del río Guadalfeo), a los 550 pies distantes de la orilla del mar del año 1849 y a las 250 varas del mar del año 1857. Otro hecho significativo de su relativo escaso distanciamiento del mar se debe a que la artillería que, portada en su batería, integrada por 2 cañones de 24 libras semicircular tenía un alcance limitado, por lo que un alejamiento de esta redundaría en su eficacia.

En cuanto al análisis toponímico de la zona de estudio, mientras que el plano del año 1890 ya recogía una referencia específica como Pago del Castillo, el mapa del año 1932 resulta mucho más explícito al identificar una parte del viario de Varadero con el nombre geográfico de la calle del Castillo, correspondiendo en la actualidad con la calle Amura de Estribor.

La existencia de varias representaciones con un diseño diferente, elaborados por Francisco de Gozar entre los años 1778 y 1779, dificulta conocer realmente cuál fue la fortaleza construida. Si se tiene en cuenta la memoria del año 1803 se identifica a un edificio cuadrado de 28 varas de lado. Y si se hace lo propio con los informes

de los años 1830 y 1857, estos señalan que el fuerte presenta una figura de paralelogramo rectangular; para concluir con la descripción de Pascual Madoz del año 1848 donde la define por su diseño cuadrilongo, teniendo en ambos casos una batería de herradura anexada por una caponera en rampa.



FIGURA 19. FRAGMENTO DE LOS PLANOS DE LOS AÑOS 1890 Y 1932 RESPECTIVAMENTE. Autor: Dr. Sánchez Holgado

Por la información recogida en la leyenda del plano y perfiles que demuestran el propósito para una batería que contenga 4 cañones del calibre de a 24, del año 1779, ya se informaba que previa a su construcción, en el mismo emplazamiento ya había levantada una casa (que no se demostraba por hacerse confuso el proyecto) y donde se proponía aprovechando porciones de sus paredes antiguas y alojamiento de tropa que se aumentara la precisa mejoría para capilla, almacenes de pólvora, pertrechos y artillería, del oficial capellán y guarda de almacén, precaviéndosela al amparo contra un insulto. Distribución que salvo el destinado a los oficios religiosos, no quedaban recogidos en el reparto del año 1778.

Teniendo en cuenta la planta del yacimiento, con los aljibes y estructuras anexas tomada de la reciente intervención arqueológica preventiva, destaca por su similitud con el plano y perfil que demuestran la efectiva guardia del Varadero de Motril del año 1778, pudiendo coincidir el aljibe de menor tamaño por su ubicación con la localización del patio de armas del inmueble interior (abasteciéndose de las aguas recogidas de esta edificación); si bien el aljibe situado al N y de mayor volumen podría corresponder con el emplazamiento aproximado al que se destinó originalmente a las caballerizas (que le concedería poco sentido). Sin embargo, el hecho de realizar dos diseños posteriores que otorgaban un perímetro de seguridad compuesto por un elemento fortificado que rodeaba a la superficie principal, proporcionaba funcionalidad al establecimiento de este segundo aljibe al beneficiarse de las aguas acumuladas entre otros medios por el propio recinto amurallado.



FIGURA 20. FRAGMENTO DEL PLANO DE BARADERO DE 1778 Y LA PLANTA DEL YACIMIENTO. Autor: Dr. Sánchez Holgado

En cuanto a la mención que realiza Pascual Madoz afirmando que: «alrededor y en la misma línea del castillo, hay una casa fielato que sirve también de cuartel al resguardo de Hacienda; un gran almacén con viviendas, otros dos más pequeños y 6 chozas y barracas donde habitan 26 personas: también se encuentran dos pozos de agua dulce de filtraciones marinas...» y que según se desprende de la reflexión recogida en la intervención arqueológica preventiva podría tratarse de los dos aljibes que forman parte del yacimiento, este estudio de investigación discrepa de dicha posibilidad. Una vez analizada la descripción de Pascual Madoz, se entiende que esos pozos se encontrarían en otro emplazamiento relativamente distante entre la fortificación y esas incipientes edificaciones cercanas a la playa, sencillamente por la funcionalidad del área militar y su propio abastecimiento de agua con la garantía que le proporcionaba el aljibe normalmente situado en su patio de armas y que en ningún momento se permitiría que fuese alterada la calidad por periódicas filtraciones marinas, con las evidentes consecuencias negativas de salubridad para la fuerza acantonada junto a la operatividad de sus piezas defensivas, como queda identificado en el plano y perfiles de la guardia de Varadero de Motril de 12 de diciembre de 1778 y que confirma el viejo aforismo poliorcético de «*castillo sin aljibe, enemigo adentro*».

Otro factor estaría vinculado a la incorporación de la artillería al diseño de la batería de la fortaleza. Este armamento requería de un componente que lograra enfriarlo para garantizar su mantenimiento y funcionamiento óptimo y esto se conseguía mediante el empleo de agua. El hecho de construir un segundo aljibe y de mayor volumen al situado en el patio de armas se pudo deber ante la posibilidad de una eventual necesidad de mayor cantidad de agua que la propia para el consumo de personas y animales (principalmente caballos). Debemos de tener en cuenta que, utilizando las mediciones sobre los aljibes realizados en la intervención arqueológica preventiva y tomando como referencia aproximada 1 metro de altura (incluyendo la bóveda dentro de su volumen) podríamos realizar una estimación aproximada de la capacidad de ambos aljibes en su máximo rendimiento en torno a los 67.000 litros de agua (29.000 y 38.000 litros para los situados en el interior y exterior respectivamente).

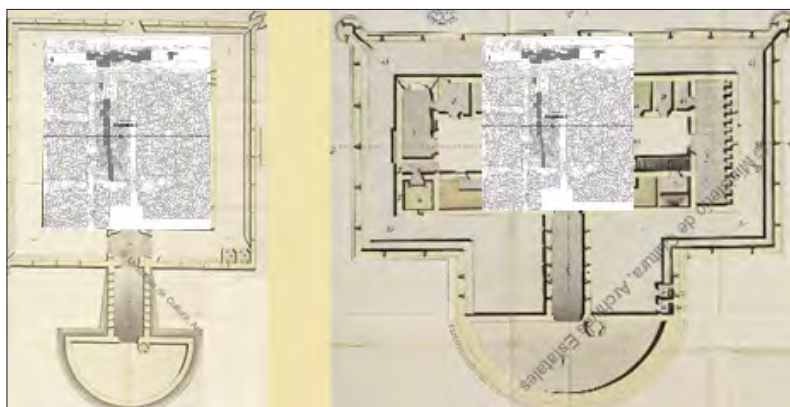


FIGURA 21. SIMULACIÓN DE LA POSIBLE UBICACIÓN DE LOS DOS ALJIBES INVENTARIADOS EN LAS PLANTAS PROYECTADAS SEGÚN PLANOS DE LOS AÑOS 1778 (IZQUIERDA) Y 1779 (DERECHA) RESPECTIVAMENTE. Autor: Dr. Sánchez Holgado

En relación a los restantes componentes descritos en la intervención arqueológica preventiva, se certificó que vinculado con estas estructuras hidráulicas se documentaron una serie de muros que articulaban sistemas habitacionales con la posibilidad de ser coetáneas, pudiéndose extrapolar que perfectamente podrían ser piezas estructurales que formaban parte de la construcción definitiva de la fortificación de Varadero.

Con todo ello e independientemente del modelo definitivo que se pudo construir para la protección de Varadero, no cabe duda que por su diseño resultó única, especialmente si tenemos en cuenta el Reglamento que su Majestad mandó observar a las diferentes clases destinadas al Real Servicio de la Costa del Reino de Granada en el año 1764 y las fortalezas abaluartadas que en ese periodo se construyeron, siguiendo el diseño de su ingeniero José de Crane en La Herradura (Almuñécar) y Carchuna (Motril) o las torres baterías de la Galera o Velilla (Almuñécar) y Castillo de Baños (Polopos).

5. CONCLUSIONES

Una vez alcanzado este apartado y a modo de recopilación de la amplia y exhaustiva información técnica obtenida durante la recopilación y análisis cartográfico y documental de carácter cronológico, procedemos a continuación a la redacción de las siguientes conclusiones:

La rada de Varadero ha ido adquiriendo con el paso de los años un mayor interés por su ocupación y explotación al margen de su costumbre con fines militares de carácter defensivo. Al principio por la actividad pesquera de los caladeros cercanos y sobre todo, de la productiva desembocadura del río Guadalfeo, todo ello asociado a las interesantes posibilidades de participación que otorgaban las salinas de Torrenueva. Su posterior aprovechamiento como el emplazamiento idóneo para la comercialización de futuros productos, favoreció su elección para el establecimiento del único puerto habilitado de la provincia.

Su situación en un emplazamiento geoestratégico interesante en la playa de Motril, permitía tanto el auxilio de este núcleo poblacional como de la productiva vega que se desarrollaba en sus inmediaciones. Ejemplo de ello fue la permanencia en la cimentación de una obra defensiva que garantizara los objetivos de seguridad propuestos, al inicio con la utilización de una torre vigía que se dispuso operativa desde la segunda mitad del siglo XVI y a partir del año 1783, en su sustitución por otra con batería que se mantuvo en funcionamiento hasta la segunda mitad del siglo XIX.

Como se ha desprendido de los diferentes informes militares y de la evolución cartográfica, la defensa ocupaba la posición central de Varadero, próxima a la única vía que desde entonces comunicaba con el núcleo poblacional de Motril. A partir de ahí, se fueron incorporando edificaciones civiles vinculadas a las labores pesqueras y posteriormente, de las actividades agrarias con la proyección económica añadida de su posible comercialización sirviéndose de la comunicación marítima.

Así, en el año 1739 se autorizó la casa de alfolí de sal y posteriormente de otros almacenes y habitaciones de particulares, que favorecieron al aumento de

su número (principalmente de naves y chabolas), siempre ocupando la parte del trazado restante entre la fortaleza y la playa, y quedando recogido en los sucesivos documentos militares como posibles desventajas que podrían comprometer su normal funcionamiento defensivo.

El punto de inflexión en la evolución de la dinámica urbana se produce a lo largo del siglo XIX, instante en el que se da por abandonada la funcionalidad de la fortificación y desde el año 1883 se convierte en el único puerto habilitado para las descargas de mercancías de la provincia. Este hecho favorece la instalación de nuevas edificaciones y de mayores dimensiones, con un evidente sentido comercial garantizado por la autorización para la creación del puerto que se produce en el año 1904.

A partir de entonces, las recientes edificaciones ocupan principalmente el espacio disponible entre la playa y la antigua calzada de comunicación con Motril que en aquel momento no se había edificado. Como hemos tenido ocasión de comprobar en las imágenes conservadas de los vuelos fotogramétricos, en los sucesivos años se produce la ocupación del territorio restante que correspondería a la segunda y tercera línea de playa y la parte sobrante del camino que superaba la posible situación del inmueble en dirección a Motril.

Las décadas de los años 70 y 80 confirmaron la explosión urbanística de Varadero por medio de la puesta en práctica de un plan residencial significativo para la época, consistente en el levantamiento de similares bloques de pisos en altura (que modificaba el sistema tradicional de edificación en viviendas unifamiliares de pequeñas dimensiones) que otorgaban una posible solución temporal al problema de la vivienda para un elevado número de trabajadores relacionados con las tareas pesqueras y portuarias.

En cuanto a la posible ubicación de las dos fortalezas desaparecidas que se encargaron de la custodia de esta franja del litoral granadino (torre y castillo) y que resulta el propósito fundamental de esta investigación, se tiene la convicción de que elementos defensivos de un tamaño considerable y que específicamente recibieron las instrucciones para su construcción donde debían ser profundos y extendidos sus cimientos, deberían dejar vestigios de su pasado que posiblemente por construcciones o modificaciones posteriores han quedado ocultas o minimizadas hasta la aparición de los restos que fueron analizados en la intervención arqueológica preventiva.

La existencia de tres planos con un diseño diferente para la defensa idónea de Varadero, con un intervalo de firma del mismo ingeniero militar Francisco de Gozar en tan solo un año, dificulta la interpretación correcta en la identificación del planteamiento que definitivamente se pudo llevar a cabo, de no localizarse vestigios más clarificadores que del mismo pudieran conservarse.

A pesar de dicho inconveniente y por el interés acrecentado en el peculiar diseño del castillo que resultó un ejemplo único en esta costa granadina, se va a concretar que el emplazamiento viable puede ser el que se desarrolla a lo largo de la superficie del viario que transcurre aproximadamente entre las calles actuales de carretera del Mar, Amura de Babor y Amura de Estribor. A continuación, se confeccionará una simulación progresiva del emplazamiento identificado en el que pudo tener cabida cualquiera de los dos diseños previstos.



FIGURA 22.- SITUACIÓN ACTUAL DEL NÚCLEO POBLACIONAL DE VARADERO JUNTO AL PUERTO DE MOTRIL Y EN LA IMAGEN DE LA DERECHA, EL PARCELARIO QUE TRANSCURRE ENTRE LAS CALLES CARRETERA DEL MAR, AMURA DE BABOR Y AMURA DE ESTRIBOR. Autor: Dr. Sánchez Holgado

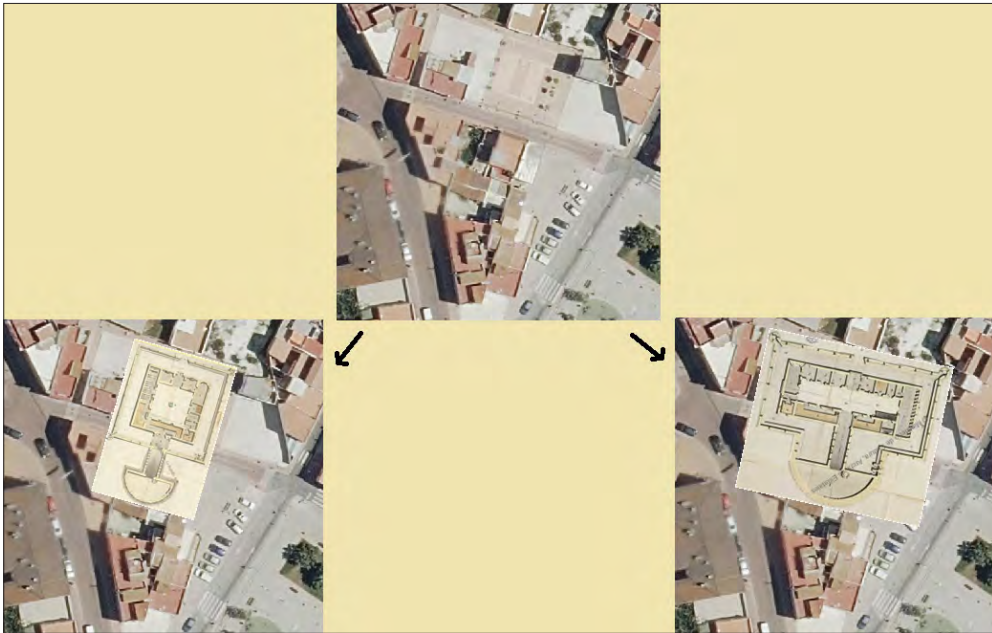


FIGURA 23.- SIMULACIÓN APROXIMADA DE LA POSIBLE UBICACIÓN DE LA FORTALEZA DE VARADERO, CON LA SUPERPOSICIÓN DE LOS DOS DISEÑOS QUE SE PROYECTARON EN LOS AÑOS 1778 Y 1779 RESPECTIVAMENTE. Autor: Dr. Sánchez Holgado.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALCOCER MARTÍNEZ, M. (1941). Castillos y fortalezas del Antiguo Reino de Granada. *Seria Tercera Utilización de Archivos Españoles*, 6.
- ARGÜELLES MÁRQUEZ, M. (1995). Sistema de vigilancia y control del Reino Nazarí en Granada. *Arqueología y territorio medieval*, 2, pp. 83-98.
- AYALA CARBONERO, J.J. (2001). La defensa de la costa en el municipio de Motril. *Cuadernos de Patrimonio Histórico Artístico de Motril*, 12.
- BAREA FERRER, J.L. (1987). *La defensa de la costa del Reino de Granada en la época de los Austrias*. Granada: Universidad de Granada.
- BAREA FERRER, J.L. (1976). La defensa de la costa del Reino de Granada a mediados del siglo XVIII. *Anuario de Historia Contemporánea*, 2-3, pp. 5-56.
- BLEDA PORTERO, J. et alii (1999). *Inventario de arquitectura militar de la provincia de Granada, siglos VIII al XVIII*. Granada: Diputación de Granada.
- CORTÉS LÓPEZ, M.C.; LISALDE MARTÍNEZ, R.; PÉREZ VALLEJO, T. y PASCUAL SALCEDO, A. (2011). Proyecto de Intervención Arqueológica Preventiva mediante Control de Movimientos de Tierra en la C/Amura de Estribor, Amura de Babor y Callejón Trinquete y Callejón Gaviero, de Motril, Granada. *Informe arqueológico elaborado por Oretania Arqueológica Sociedad Limitada*.
- DE MORA-FIGUEROA, L. (2005). *Glosario de arquitectura defensiva medieval*. Madrid: Ministerio de Defensa.
- DOMÍNGUEZ GARCÍA, M. (1984). *Piratería y fortificaciones en la Historia de Motril (siglos XV-XVIII)*. Motril: Ayuntamiento de Motril.
- FÁBREGAS GARCÍA, A. et alii (1996). *El puerto de Motril*. Motril: Autoridad Portuaria de Almería-Motril.
- GÁMIR SANDOVAL, A. (1988). *La organización de la defensa de la costa del Reino de Granada*. Granada: Universidad de Granada.
- GARCÍA-CONSUEGRA FLORES, J.M^a. (2013). El sistema defensivo de la costa granadina en época moderna. Una visión global. Ponencia celebrada en el Museo de Motril, pp. 1-18.
- GIL ALBARRACÍN, A. (2004). *Documentos sobre la defensa de la costa del Reino de Granada (1497-1857)*. Almería-Barcelona: Edita Griselda Bonet Girabet.
- HUETE GALLARDO, J. A.; GÓMEZ JIMÉNEZ, J. J.; RÍOS JIMÉNEZ, J. M. y PALANCO NOGUEROL, A. (2011). *La fortaleza de Carchuna. De batería artillera a centro de capacitación en energías renovables*. PROYECTO ENER-COOP: «Programa mediterráneo para la cooperación energética sostenible» financiado a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional FEDER, en un 75%, proveniente del Programa de Cooperación transfronteriza España-Fronteras Exteriores. POCTEFEX. Diputación de Granada.
- LÓPEZ GUZMÁN, R. (2002). *Las fortificaciones en la Edad Moderna: El caso americano*. QALAT. Revista de Historia y Patrimonio de Motril y la Costa de Granada. La Vigilancia y Control del Territorio a través de la Historia en la Costa Granadina. Ponencias y comunicaciones del Ciclo de Conferencias, Motril, pp. 49-68.
- LÓPEZ LENGU, J. (2014). *El litoral motrileño. Varadero, Torrenueva, Calahonda. Historia, Relatos y Recuerdos*. Excmo. Ayuntamiento de Motril.
- MADOZ, P. (1848). *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones en Ultramar*. Biblioteca Virtual de Andalucía. Tomo XI.

- MALPICA CUELLO, A. (1994). *La costa de Granada en época medieval. Poblamiento y territorio*. Granada: Ayuntamiento de Motril.
- MALPICA CUELLO, A. (1996). *Poblamiento y castillos en Granada*. Barcelona: Fundación el Legado Andalusi.
- MARTÍN GARCÍA, M. (1996). Torres atalayas de la provincia de Granada. Funciones, formas, materiales y criterios para su restauración. *Alzada*, 46, pp. 34-41.
- PÉREZ HENS, J. M.^a et alii. (2010). *Historia de Motril y la Costa de Granada*. Granada: Diputación de Granada, Red de Municipios.
- PÉREZ HENS, J. M.^a (2002). Comercio y vías de comunicación romanas en la costa granadina. Una aproximación histórica y arqueológica. QALAT. Revista de Historia y Patrimonio de Motril y la Costa de Granada. La Vigilancia y Control del Territorio a través de la Historia en la Costa Granadina. Ponencias y comunicaciones del Ciclo de Conferencias, Motril, pp. 7-24.
- PIÑAR SAMOS, J. (1989). *Motril y el azúcar: Tradición y modernidad. Tradición y modernidad agraria en la costa granadina durante el siglo XIX*. Motril: Ayuntamiento de Motril y Diputación Provincial de Granada.
- POSADAS LÓPEZ, E.J. (1996). *La frontera marítima de Granada*. Ibiza: Monterrei.
- PUERTO DE MOTRIL. (1996). *Memoria de actividades del Puerto de Motril desde los años 2006 al 2012*. Motril (Granada): Autoridad Portuaria de Almería-Motril.
- SÁEZ RODRÍGUEZ, Á.J. (2001). *Almenaras en el Estrecho de Gibraltar. Las torres de la costa de la Comandancia General del Campo de Gibraltar*. Algeciras: Instituto de Estudios Campo Gibraltareños.
- SÁNCHEZ HOLGADO, J.R. (2018). *Paisajes y elementos de defensa y control del territorio en la Costa Tropical de Granada. Conservación y uso turístico de su patrimonio cultural de carácter militar*. (Tesis doctoral, UNED).
- SILVIA RAMÍREZ, E. (1986). Las defensas de las costas de Almería en los siglos XVIII y XIX. *Boletín del Instituto de Estudios Almerienses. Letras*, 6, pp. 181-202.
- VELASCO HERNÁNDEZ, F. (2019). *Corsarismo, piratería y guerra costera en el sureste español. El acoso turco berberisco a las costas de Alicante, Murcia y Almería en los siglos XVI y XVII*. Murcia: Ediciones Nova Spartaria.

13



ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

UNED

SERIE VI GEOGRAFÍA
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

13 PRESENTACIÓN · FOREWORD

Artículos · Articles

17 THOMAS BRASDEFER
Making space for freedom: The situationist Guide to protesting · Crear espacio para la libertad: la guía situacionista para protestar

35 CARLOS B. BUSON; CARLOS O. ZAMBERLAN; CLÁUDIA M.^a SONAGLIO & FABRÍCIO J. MISSIO
A proposta do caminho para os ervais: desenvolvendo territórios através da criação de itinerários culturais na fronteira Brasil-Paraguai · The Proposal of «Caminho para os Ervais»: Developing Territories through Creation of Cultural Itineraries in Brazil-Paraguay Border

55 JULIA J. CARRERO ESPINOSA Y PABLO MARTÍNEZ DE ANGUITA
Hacia una ética del paisajismo · Towards an Ethics for Landscape Architecture

81 CONCEPCIÓN FIDALGO HIJANO, JUAN ANTONIO GONZÁLEZ MARTÍN; MARIO CORRAL RIBERA; ROSARIO GARCÍA GIMÉNEZ & CARLOS ARTEAGA CARDINEAU
Peatlands Evolution in Central Iberia (Montes de Toledo, Spain) and its Link to Anthropogenic Processes: A Cartography-Based Study · Evolución de las turberas en el centro de la Península Ibérica (Montes de Toledo) y su relación con los procesos antrópicos: estudio a partir de la cartografía

103 CARLOS GUALLART MORENO
La cartografía digital generada por la COVID-19: Análisis y tipologías · The Digital Cartography Generated by COVID-19: Analysis and Typologies

135 JUAN GUERRA GUERRA
Turismo de paisaje, desarrollo sostenible y ordenación del territorio en la isla de La Palma (Islas Canarias) · Landscape Tourism, Sustainable Development and Territorial Planning in La Palma (Canary Islands)

169 DAVID LACÁMARA AYLÓN
La ruptura de un equilibrio. El siglo XV y la paulatina ocupación y degradación de los espacios naturales zaragozanos · Breaking a Balance. The Fifteenth Century and the Progressive Occupation and Degradation of the Natural Spaces in Zaragoza

191 MILAGROS MAYORAL PEÑAS; BEATRIZ CRISTINA JIMÉNEZ BLASCO; SILVANA SASSANO LUIZ & ROSA RESINO GARCÍA
Inmigración y educación: desigualdades y experiencias de discriminación en la Comunidad de Madrid · Immigration and Education: Inequalities and Experiences of Discrimination at Madrid's Community

215 MERCEDES MILLÁN ESCRICHE
La planificación como impulsora de la evolución socioeconómica y el desarrollo local de Torre Pacheco (Murcia) · Planning as a Driver of Socio-Economic Evolution and Local Development of Torre Pacheco (Murcia)

247 ÁLVARO-FRANCISCO MOROTE SEGUIDO
¿Cómo se trata el tiempo atmosférico y el clima en la Educación Primaria? Una exploración a partir de los recursos y actividades de los manuales escolares de Ciencias Sociales · How Weather and Climate is Treated in Primary Education? An Exploration from the Resources and Activities of Social Sciences Textbook

273 JOSÉ RAMÓN SÁNCHEZ HOLGADO
La aproximación a los restos arqueológicos de la batería de Varadero mediante el análisis de la cartografía · The Approach to the Archaeological Remains of the Varadero Battery through the Analysis of the Cartography

Reseñas · Book Review

305 HADJICHAMBIS, Andreas Ch.; REIS, Pedro; PARASKEVA-HADJICHAMBI, Demetra; ČINČERA, Jan; BOEVE-DE PAUW, Jelle; GERICKE, Niklas; KNIPPELS, Marie-Christine (Eds.) (2020). *Conceptualizing Environmental Citizenship for 21st Century Education*, Springer Open, 264 pág. ISBN: 978-3-030-20248-4 (JOSÉ JESÚS DELGADO-PEÑA)

311 MARTÍNEZ DE PISÓN, Eduardo (2019). *Geografías y paisajes de Tintín. Viajes, lugares y dibujos*, Madrid: Fórcola Ediciones, 187 pp. ISBN: 978-84-17425-36-4 (JOSÉ MANUEL CRESPO CASTELLANOS)

315 MURGA-MENOYO, M.^a A. y BAUTISTA-CERRO, M.^a J. (EDITORAS) (2019). *Guía PRADO. Sostenibilizar el currículo de la Educación Secundaria*. Madrid: UNED. 422 págs. (MARÍA ROSA MATEO GIRONA)

323 MURPHY, Alexander B. (2020). *Geografía. ¿Por qué importa?*. Madrid: Alianza Editorial. 162 pp. ISBN: 978-84-9080-762-8 (FRANCISCO JOSÉ MORALES YAGO)

327 REQUES VELASCO, Pedro y AFONSO, Luieakio (2017). *África como reto demográfico. Angola como paradigma. (Africa as a demographic challenge. Angola as a paradigm)*. Madrid: Casa África y Libros de la Catarata, 112 pp. ISBN: 978-84-9097-278-6 (JOSÉ ANTONIO BARRA MARTÍNEZ)

Imágenes y palabras · Pictures and Words

333 CARLOS J. PARDO ABAD
Etiopía: recorrido por algunos paisajes naturales y culturales

Síntesis de Tesis Doctorales · Summaries of Doctoral Thesis

345 JOSÉ ANTONIO GONZÁLEZ DÍAZ
Modelos de gestión del territorio, paisaje y biodiversidad en un espacio de montaña: la Reserva de la Biosfera de Redes, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo. Directores/as: Dra. Rocío Rosa García & Dr. Felipe Fernández García. Fecha de lectura: Julio 2019

361 ALEJANDRO VALLINA RODRÍGUEZ
Aspectos Naturales y culturales del paisaje de la Sierra de Guadarrama desde el análisis de su calidad visual. Departamento de Geografía. Universidad Autónoma de Madrid. Directora: Dra. Concepción Camarero Bullón. Fecha: 10 de julio de 2020

Historia de la Geografía española · History of Geography in Spain

369 EVA M.^a MARTÍN-RODA
Geografía y docencia en el legado del profesor José Estébanez Álvarez · Geography and Teaching in the Legacy of Professor José Estébanez Álvarez