

MONCRAPA (04)

MONOGRAFIES DE LA CÀTEDRA ROSES D'ARQUEOLOGIA
I PATRIMONI ARQUEOLÒGIC

ARCHAEOLOGY OF MOBILITY: CIRCULATION OF GOODS AND PEOPLE IN LATE ANTIQUITY AND THE MIDDLE AGES

ARQUEOLOGIA DE LA MOBILITAT: CIRCULACIÓ DE BÉNS
I PERSONES EN ÈPOCA TARDOANTIGA I MEDIEVAL

MARC BOUZAS, LLUÍS PALAHÍ (EDS.)

**ARCHAEOLOGY OF MOBILITY: CIRCULATION OF GOODS
AND PEOPLE IN LATE ANTIQUITY AND THE MIDDLE AGES.
MATERIAL, TECHNICAL AND CULTURAL EXCHANGES
FOR THE CONSTRUCTION OF A SOCIETY**

ARQUEOLOGIA DE LA MOBILITAT: CIRCULACIÓ DE
BÉNS I PERSONES EN ÈPOCA TARDOANTIGA I MEDIEVAL.
INTERCANVIS MATERIALS, TÈCNICS I CULTURALS
PER CONSTRUIR UNA SOCIETAT

Dades CIP recomanades per la Biblioteca de la UdG

CIP 931 ARC

Archaeology of mobility : circulation of goods and people in late antiquity and the middle ages. Material, technical and cultural exchanges for the construction of a society = Arqueologia de la mobilitat : circulació de béns i persones en època tardantiga i medieval. Intercanvis materials, tècnics i culturals per construir una societat / Marc Bouzas, Lluís Palahí (eds.). – Girona : Universitat de Girona - Edicions UdG : Documenta Universitaria, [2026]. – 1 recurs en línia (455 pàgines) : il·lustracions, mapes, gràfics. – (Moncrapa ; 04)
Conté: El comercio con Oriente en la fachada atlántica durante la antigüedad tardía / Adolfo Fernández Fernández ... – Textos en català, anglès, francès, italià i castellà, resums en català, anglès i castellà. – Descripció del recurs: 16 juliol 2026
ISBN 978-84-9984-757-3 (Documenta Universitaria). ISBN 978-84-8458-805-4 (Universitat de Girona)
I. Bouzas Sabater, Marc, 1992- , editor literari II. Palahí Grimal, Lluís, editor literari III. Contenidor de (Obra): Fernández Fernández, Adolfo. Comercio con Oriente en la fachada atlántica durante la antigüedad tardía 1. Emigració i immigració – Història – Fins al 1500 2. Comerç – Història – Fins al 1500 4. Llibres electrònics
CIP 931 ARC

Moncrapa - 04

Càtedra Roses d'Arqueologia i Patrimoni Arqueològic

© Continguts i figures / Content and figures: els autors / the authors

© Il·lustració de la coberta / Cover illustration: Càtedra Roses d'Arqueologia i Patrimoni Arqueològic

© de l'edició: Universitat de Girona - Edicions UdG

© de l'edició: Documenta Universitaria®

Equip editorial i instruccions per als autors i política editorial

/ Editorial team and instructions for authors and editorial policy:

www.documentauniversitaria.media/

Contacte / Contact:

Càtedra Roses d'Arqueologia i Patrimoni Arqueològic

cat.rosesarqueologia@udg.edu

Universitat de Girona

Plaça Ferrater Mora, 1

17071 Girona

Tel. 972 45 82 90

ISBN: 978-84-8458-805-4 (Universitat de Girona)

ISBN: 978-84-9984-757-3 (Documenta Universitaria)

DOI: 10.33115/b/9788499847573



Universitat de Girona
Càtedra Roses d'Arqueologia
i Patrimoni Arqueològic



Ajuntament de Roses
www.roses.cat



Fundació Girona
Regió de Coneixement

Universitat de Girona
Diputació de Girona
Ajuntament de Girona
Consell Social de la UdG
Cambra de Comerç

L'estudi forma part dels Projectes quadriennals de recerca finançats per la Generalitat de Catalunya «Urbanisme, poblament i conflicte en època medieval i moderna. La vila de Roses com a paradigma» i «Gènesi i evolució del poblament litoral al nord-est peninsular en època medieval»



Generalitat de Catalunya
Departament
de Cultura

Girona, 2026



Aquesta obra està subjecta a una llicència de Creative Commons (CC BY-NC-SA 4.0).

La llicència completa es pot consultar a: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

Universitat
de Girona



Documenta
Universitaria

@DocUniv
documentauniversitaria.com

ÍNDEX

El comercio con Oriente en la fachada atlántica durante la antigüedad tardía El caso del puerto de Vigo	9
Adolfo Fernández Fernández	
Saint-Blaise (<i>Ugium</i>) et sa région Un haut lieu des échanges méditerranéens au sein du <i>territorium</i> de la cité d'Arles	23
Marie Valenciano-Dumas	
Roses en el marc de les rutes comercials en època tardoantiga	37
Marc Bouzas i Lluís Palahi	
Échanges commerciaux et mobilités dans le sud-ouest de la France durant l'Antiquité tardive Études de cas	53
Vanessa Elizagoyen, Christian Scullier, Vincent Geneviève, David Guitton, Jérôme Hernandez, Stéphanie Raux, Laure Simon	
Influencia de las rutas marítimas en la transformación de las ciudades portuarias andalusíes Los casos de Almería, Cartagena y Denia	73
Raquel Bujalance Silva	
Vaixells i tripulacions com a transmissors de la tecnologia naval i el saber nàutic entre l'Atlàntic i la Mediterrània als segles XIV i XV Una visió des de l'arqueologia, la iconografia i la documentació escrita	91
Marcel Pujol i Hamelink	
African Red Slip Ware <i>Atlante</i> XA1a Lamps with impressions of the solidus celebrating Theodosius II's <i>Vota Vicennalia</i> (422 AD) Sardinian and Mediterranean evidence of a unique Artifact	109
Marco Muresu	
Àmfores mediterrànies i ocupació a les comunitats cristianes prepirinenques de Cova Colomera i els Altimiris	123
Walter Alegría Tejedor, Leandro Fantuzzi	
Materials arqueològics d'importació en les coves de Catalunya durant l'Antiguitat Tardana (s. IV-VI dC)	137
Ramon Coll Monteagudo, Magí Miret-Mestre	
La céramique kaolinitique en Roussillon, un indicateur d'échanges commerciaux durant le haut Moyen Âge ?	155
Manon Géraud, Jérôme Kotarba	
Influencia y asimilación de técnicas foráneas en la cerámica pleno y bajomedieval de la ciudad de Guadalajara	169
Israel Jacobo Alcón García	

Visible and invisible traces of trade: an analysis of socio-economic dynamics in the late Middle Ages at Cencelle (Tarquinia, VT)	185
Flora Miele	
<i>Las pareis dels moros appellades alls palaus</i> Del vilar al mas arran d'un camí ramader al Montseny entre els segles IX-XII	203
Jaume Oliver-Bruy	
Conexiones entre aldeas Análisis y cálculos de movilidad en el entorno de <i>Eio</i> (Hellín, Albacete) entre los siglos VI y VIII	215
Torres Cortés, Marta	
Pensar la mobilitat més enllà de l'arqueologia Models, camins i simulacions digitals a la Serra de la Demanda	229
Sonia Medina Gordo i César González-Pérez	
El monestir de Santa Maria d'Amer i una ruta de transhumància (segles IX-XV)	241
Elvis Mallorquí	
Viatgers del so. L'expansió a Europa de l'arquet musical des de les Rutes de la Seda	261
Laura de Castellet	
De la costa mediterrània a la serralada pirinenca Àrees d'abastiment, mobilitat i circulació de béns, idees i persones en la gènesi del monacat occidental (el cas dels Altimiris)	273
Marta Sancho i Planas	
Bâtir les palais publics Circulations politiques et architecturales entre Provence et Italie (XII ^e -XIII ^e siècles)	287
Simone Balossino	
<i>Marmora tarraconenses</i> . Reciclatge i exportació de marbres i pedra de la vella Tàrraco entre l'antiquitat tardana i l'edat mitjana	307
Joan J. Menchon Bes	
L'Hospital de Sant Joan de Martorell (segle XIII) Un centre assistencial en un node viari	321
Alfred Mauri Martí, Esther Travé Allepuz, Isidre Ot Padilla	
Cristians sirians a la Mediterrània occidental postimperial (segles V-VIII) L'evidència de les fonts literàries i arqueològiques	335
Raúl Villegas Marín, Jordina Sales-Carbonell	
Mobilitat i permanència al jaciment de l'Esquerda Una lectura arqueològica de llarga durada	345
Imma Ollich i Castanyer, Esther Travé Allepuz, Albert Pratdesaba i Sala, Montserrat de Rocafiguera i Espona, Maria Ocaña i Subirana	

Los enterrados en el anfiteatro de Albenga (SV-Italia) Nuevas interpretaciones para una reconstrucción social de una capital local en la Antigüedad Tardía	361
Stefano Roascio, Elena Dellù, Giuseppina Spadea, Alessandro Bona	
Los que vinieron del norte. La materialidad catalana en la construcción de la sociedad del reino de Valencia en el siglo xiv El ejemplo de la Pobla de Ifach (Calp, Alicante)	375
José Luis Menéndez Fueyo, Joaquín Pina Mira	
Trasferimenti di uomini - trasferimenti di tecniche. Interazioni e scambi tra Oriente ed Occidente nel corso del medioevo Il caso del <i>Tempietto Longobardo</i> di Cividale del Friuli (Italia, UD)	393
Stefano Roascio, Aurora Cagnana, Alessandro Zucchiatti	
Le migrazioni degli Slavi nel Nord Est italiano durante l'Alto Medioevo (vi-x sec.) e la formazione della Carantania Evidenze archeologiche e fonti scritte	413
Ettore Bianchi, Aurora Cagnana	
Abstracts (català)	423
Abstracts (español)	435
Abstracts (english)	447

INFLUENCIA DE LAS RUTAS MARÍTIMAS EN LA TRANSFORMACIÓN DE LAS CIUDADES PORTUARIAS ANDALUSÍES

LOS CASOS DE ALMERÍA, CARTAGENA Y DENIA

Raquel Bujalance Silva^{1, 2, 3}

INTRODUCCIÓN

Este trabajo se apoya en los resultados de una investigación previa y ya finalizada sobre el urbanismo islámico en el sureste peninsular, desarrollada a partir del análisis de memorias e informes generados en intervenciones arqueológicas realizadas en los cascos históricos de Almería, Cartagena, Murcia, Elche, Alicante, Denia y Valencia (fig. 1). A partir de este marco general, el presente estudio se centra de forma específica en el papel que desempeñaron las rutas marítimas en la evolución urbana de Almería, Cartagena y Denia entre los siglos x y xiii. Para ello, se presta especial atención a la circulación de bienes, personas e ideas a través del Mediterráneo, relacionándola con los cambios observados en la trama urbana y, en particular, con las modificaciones estructurales y espaciales detectadas en los espacios productivos, comerciales, residenciales y de comunicación.

La investigación mencionada, de la que parte el presente trabajo, ha permitido detectar, de manera general, distintas fases en el desarrollo del urbanismo en el sureste peninsular (Bujalance, 2024a). Entre los siglos x y xiii se definen cuatro: la califal, la

Figura 1. Casos de estudio seleccionados en la investigación realizada sobre el desarrollo del urbanismo islámico en el sureste peninsular



1 Esta investigación se ha llevado a cabo en el marco del contrato de investigación PRE2020-093372, adscrito al proyecto PID2019-108192GB-I00 Context. El contexto como herramienta: escalas de aplicación en los procesos de cambio en la Alta Edad Media, financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación del Gobierno de España.

2 Instituto Universitario de Investigación en Arqueología y Patrimonio Histórico (INAPH)- Universidad de Alicante

3 raquel.bujalance@ua.es

de Taifas, la de los gobiernos almorávide y mardanís y, finalmente, la que abarca el gobierno almohade y los poderes independientes previos a la conquista cristiana —exceptuando Almería, que se integró en el reino nazarí de Granada—. Estas horquillas facilitan la lectura de la evolución de la ciudad. No obstante, muchas de las transformaciones urbanas detectadas —y los motivos que las incentivan— tienen su origen en fases anteriores a aquellas en las que resultan más visibles, por lo que requieren una lectura transversal en la que se detecten estas dinámicas de larga duración, teniendo en cuenta los distintos cambios de contextos históricos que pueden transcurrir en un mismo proceso.

En definitiva, este estudio pone de relieve el peso del flujo de bienes, personas y elementos culturales en la ciudad andalusí a partir del análisis de la capacidad de adaptación de las tramas urbanas para favorecer estas dinámicas de circulación que, de alguna manera, son la base de la prosperidad de la población y de la infraestructura administrativa y urbana que la sostiene.

LA MOVILIDAD MARÍTIMA EN LAS FUENTES ESCRITAS

Esta relación entre la ciudad, la generación de bienes y la movilidad de estos y de personas a través del mar se refleja de manera explícita en las fuentes escritas andalusíes, donde estos aspectos se describen con el fin de enaltecer el valor político y económico de los enclaves portuarios. De este modo, los geógrafos destacan de estas ciudades costeras sus redes marítimas, su capacidad para generar riqueza, atraer población y convertirse en reconocidos centros culturales dentro del mundo musulmán.

Así, al-Ruṣāṭī destaca de Almería en la primera mitad del siglo XII sus magníficos comercios y abundantes industrias, cuya fama alcanzaba tanto Oriente como Occidente, lo que convertía a la ciudad en lugar de congregación para toda clase de negocios (Lirola, 2005, pp. 48-49).

Con la misma intención de enfatizar el valor estratégico del enclave, al-Idrīsī vincula a mediados del siglo XII la ciudad de Cartagena con Murcia, a la que considera su fondeadero. El autor señala de la ciudad portuaria la seguridad de su puerto como refugio para las embarcaciones y su entorno como fuente de recursos (Ubieto: 1974, pp. 184-185).

Desde esta misma perspectiva, el autor describe Denia, resaltando su riqueza agrícola y su papel como ciudad portuaria con atarazanas propias y como sede naval, tanto para la actividad militar como para el comercio (Ubieto, 1974, pp. 233-234).

Por su parte, Ibn al-Jatīb resalta de esta ciudad en tiempos de Muḡāhid, en la etapa de Taifas, su importancia como sede cultural. La afluencia de ulemas procedentes de distintos lugares pone de manifiesto cómo la movilidad asociada al puerto trascendía el ámbito económico, favoreciendo igualmente la circulación de saberes y la proyección intelectual de la ciudad (De Castro, 2017, p. 70).

FASE CALIFAL

Durante el siglo x, ‘Abd al-Raḥmān III instauró en al-Andalus el Califato de Córdoba. Bajo esta nueva entidad se desarrolló una política de control y consolidación del territorio gestionada por el poder central. Para ello se tomaron nuevas medidas en la ocupación del paisaje y nuevos criterios en el aparato administrativo (Azuar, 1990, pp. 26-29). Asimismo, el nuevo gobierno alcanzó una posición hegemónica en el comercio, incentivando, por un lado, su papel en redes marítimas que se extendían desde el norte de África hasta Oriente y, por otro, el aumento de la producción agrícola e industrial. La centralización del poder también se reflejó en la moneda, utilizada como instrumento propagandístico (Doménech, 2004, p. 251).

Todo ello implicó una transformación de la ocupación del paisaje que afectó a asentamientos rurales y urbanos y tanto a núcleos poblacionales como a enclaves de control y conexión del territorio. En esta nueva red territorial, los asentamientos del litoral mediterráneo peninsular experimentaron una gran transformación que, en muchos casos, significó la reubicación de núcleos administrativos de carácter local y de enclaves portuarios. En la costa del sureste peninsular destaca el establecimiento de nuevas sedes navales como Almería y Denia.

En el caso de Almería, posiblemente la razón principal por la que, desde mediados del siglo x, presenta una estructura urbana compleja y bien organizada tiene que ver con el doble objetivo de su fundación: captar parte de la actividad político-administrativa de Pechina, situada en el interior, y asumir la actividad portuaria de Mariyyat Baḡyāna, localizada en el entorno de la nueva ciudad.

El interés de ‘Abd al-Raḥmān III por Mariyyat Baḡyāna supuso la intervención del poder central en la Cora de Pechina y propició que el enclave, compuesto por la torre vigía (*al-mariya*) y el espacio que la rodeaba, adquiriese tal relevancia en el ámbito marítimo —tanto en el campo militar como en el comercial— que se convirtió rápidamente en la sede principal de la flota califal (Picard, 2018, p. 123).

Las pretensiones políticas de ‘Abd al-Raḥmān III, enfocadas en gran parte en el desarrollo comercial andalusí en el norte de África —como ya se ha apuntado—, supusieron el enfrentamiento directo con los intereses expansionistas hacia el occidente del Califato fatimí. La nueva realidad se tradujo en una evidente rivalidad y enemistad entre ambos poderes. Ante esta situación, el desmantelamiento de uno de los enclaves portuarios más relevantes del momento, Pechina, fue una estrategia militar que el poder fatimí no dudó en ejecutar. En el año 955 atacó Pechina y destruyó las infraestructuras principales del enclave (Lirola, 1993a, p. 159-270; 2007, p. 109; Molina, 2005, p. 20).

Este acontecimiento evidenció la necesidad de reforzar el aparato defensivo-portuario. Para ello, ‘Abd al-Raḥmān III otorgó a Mariyyat Baḡyāna la categoría de *madīna*. A este nuevo estatus le acompañaron la implantación de un imponente sistema defensivo coronado con una alcazaba y la construcción de complejas estructuras portuarias y públicas. De esta manera la ciudad recién fundada, *madīnat al-Mariyya*, se convirtió en la nueva capital de la cora de Pechina (Tapia, 1978, p. 45; Castillo, Martínez y Acién, 1987, p. 540; Cara *et al.*, 2000, p. 168; Garzón, 2015, pp. 151-152; Arvide, 2016, p. 42).

Esta nueva capital socioeconómica y militar presentaba una trama urbana en la que quedaban reflejadas estas actividades que la caracterizaban. La infraestructura

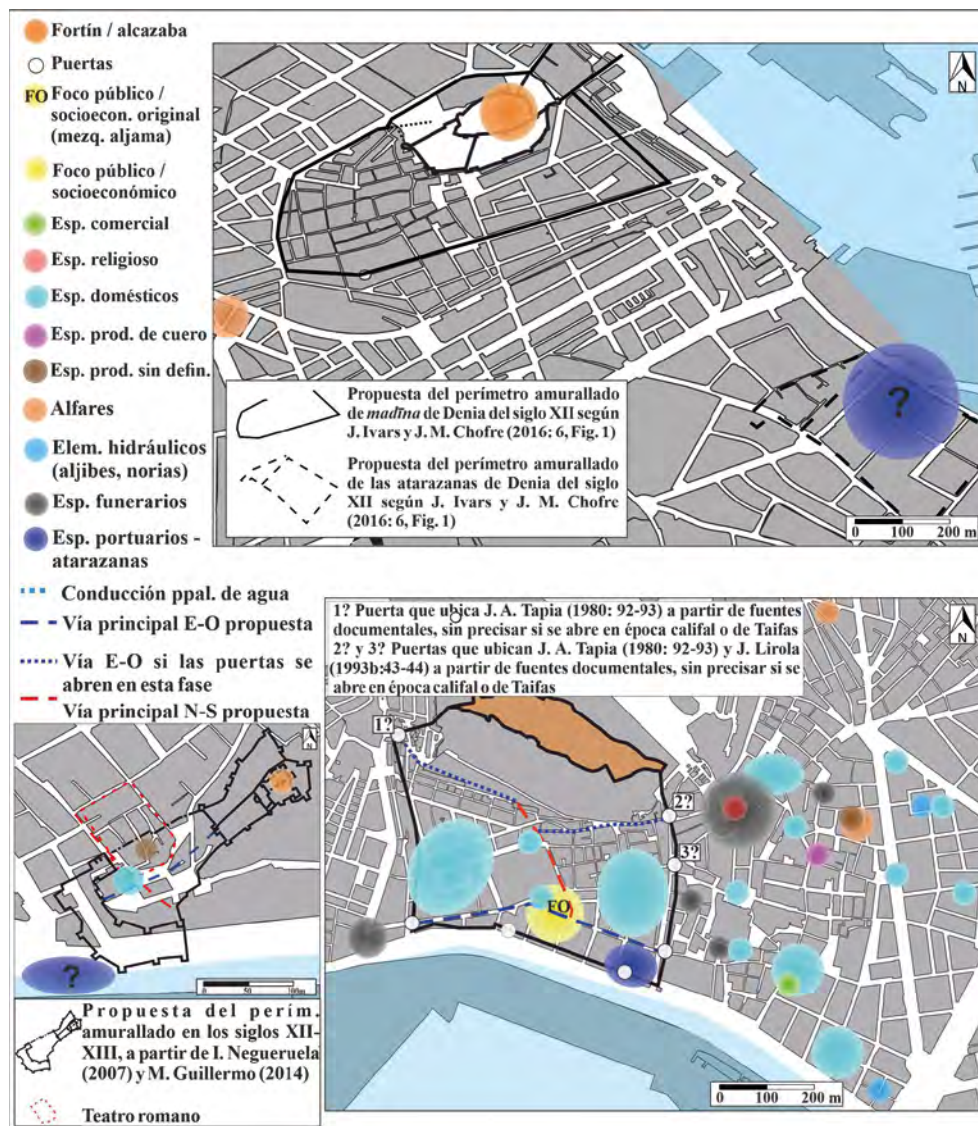


Figura 2. Propuesta de los asentamientos islámicos de Denia (arriba), Cartagena (abajo, izq.) y de la ciudad de Almería (abajo, dcha.) en la segunda mitad del siglo X

portuaria se situaba en el flanco sur del recinto amurallado de la *madina*, la cual se encontraba en la ladera meridional del montículo sobre el que descansaba la alcazaba. Asimismo, las atarazanas se localizaban en el extremo sur de la *madina*, conectando con el foco socioeconómico más relevante de la ciudad a través de la vía principal que cruzaba este núcleo amurallado de este a oeste, en cuyos extremos se situaban dos de las puertas principales de la ciudad. Al este, en el área periurbana inmediata a la muralla, se encontraba el núcleo poblacional primigenio del arrabal de al-Mušallā —no amurallado en esta fase—, donde se concentraban los espacios productivos más relevantes. Esta disposición facilitaba la circulación y el intercambio entre las áreas productivas, los espacios comerciales y las principales vías de comunicación, tanto marítimas —a través del puerto— como terrestres (fig. 2).

Cartagena y Denia durante esta fase presentan esquemas mucho menos complejos y urbanos. En ambos casos, el elemento principal es un punto de control en altura, en torno al cual se desarrolla en el llano un espacio de carácter fundamentalmente residencial. En Cartagena se reutilizan infraestructuras heredadas de época romana, como el teatro, adaptándolas a nuevos usos. Concretamente, en el sector posterior a la *summa caevea* se documentaron estructuras murarias dispersas y silos reutilizados como vertederos (Ramallo et al., 2013, pp. 41-43; Guillermo, 2014, pp. 25-29). Del mismo modo, en el sector suroeste del perímetro amurallado de la *madina* de los siglos XII

y XIII, bajo la nave central de la catedral vieja, se localizaron ambientes domésticos y un silo de planta circular que más tarde se reutilizaría como basurero (fig. 2). En él se halló un conjunto cerámico del siglo x y principios del xi (Murcia, 2018, pp. 35-37). Finalmente, respecto al espacio portuario, se ha propuesto la ubicación del muelle en el suroeste de la trama urbana (Ramallo et al., 2013, p. 41).

En el caso de Denia, aunque el desarrollo urbano es todavía prácticamente imperceptible, las fuentes indican una cierta relevancia de su puerto, principalmente como sede de la flota califal. El enclave aprovechó las condiciones del terreno como dársena natural para establecer un complejo portuario que adquirirá gran relevancia en el siglo xi. Un complejo fortificado en altura de menor entidad habría desempeñado funciones defensivas (Gisbert et al., 1992, p. 32). Igualmente, al igual que en Cartagena, en su entorno habría desarrollado un núcleo poblacional de reducidas dimensiones, al que podrían asociarse asimismo los espacios productivos de carácter alfarero localizados al suroeste del fortín (fig. 2).

FASE DE TAIFAS

Entre mediados del siglo x y la primera mitad del siglo xi, bajo la reforma impulsada por ‘Abd al-Rahmān III, que continuó desarrollándose durante las siguientes décadas, tuvo lugar una progresiva proliferación de núcleos poblacionales que asumieron un papel como núcleo administrativo. Muchos de ellos, tanto los de primer orden como otros de carácter local y regional, experimentaron un proceso de urbanización. Este contexto favoreció que, tras la caída del Califato de Córdoba y con la proliferación de gobiernos independientes, muchos de estos núcleos acabasen consolidando su carácter de ciudad urbanizada (Azuar, 2016, pp. 69-70, 75).

En este marco, las taifas de la costa oriental optaron por potenciar sus capitales, como Almería, Denia o Valencia, además de otras ciudades del interior de gran relevancia y bien conectadas con el litoral mediante enclaves secundarios, como Murcia a través de Cartagena (Mazzoli-Guintard, 2000, pp. 267-277). Asimismo, se impulsó la actividad marítima a lo largo de la línea de costa, aumentando las infraestructuras portuarias. Junto a las ciudades portuarias principales, se multiplicaron los puntos de control marítimos que también ejercían como centros de redistribución de mercancías. Estos se encontraban vinculados a ciudades próximas a la costa, como Santa Pola respecto a la ciudad islámica de Elche, conectadas a través del valle del Vinalopó (Bujalance, 2021). De este modo, se afianzó e intensificó el papel de las ciudades orientales de al-Andalus como puntos de conexión entre al-Andalus y el Mediterráneo.

Almería experimentó durante esta fase un desarrollo económico sin precedentes que se reflejó en su trama urbana. Los dos arrabales principales de la ciudad se amurallaron en este momento, quedando anexionados a la *madina*. El arrabal de al-Hawḍ al oeste y el de al-Muṣallā al este. Tradicionalmente, se ha vinculado el primero de ellos a la explotación minera, actividad en la que destacó la ciudad almeriense durante los siglos x y xi. Sus canteras más relevantes se situaban al norte de este arrabal, próximas a su flanco septentrional. De esta forma, las primeras estuvieron en uso durante el periodo de mayor dinamismo de este núcleo poblacional, desde el siglo x hasta mediados del siglo xii (Alonso et al., 2008, pp. 269-288; Cara, 2016, pp. 96-97).

Por otro lado, los datos arqueológicos evidencian en el arrabal de al-Muṣallā una notable actividad económica enfocada en la producción y comercialización de bienes manufacturados. En este sentido, se detectan nuevos focos socioeconómicos en los que se documentan distintos espacios destinados a la venta y manufacturación de bienes (Alonso et al., 2008, pp. 269-288; Cara, 2016, pp. 96-97; García et al., 1995, pp. 13-29; Mellado, 2009, pp. 23-28; Morales, García y Cara, 2003, p. 43). Estos se organizaban principalmente en sentido norte-sur a lo largo de la vía principal que cruzaría el arrabal. Bajo este eje discurría la conducción de agua vinculada a los aljibes de Jayrān —localizados en el sector norte del arrabal—. Próximos a estos se localizaba la puerta principal de la ciudad, la puerta de Purchena, desde la que partía el camino que comunicaba la ciudad hacia el norte con poblaciones tan relevantes como Granada o Murcia. Todo ello evidencia la estrecha relación en la trama urbana entre las infraestructuras hidráulicas y la actividad socioeconómica (fig. 3).

El esplendor socioeconómico que la ciudad experimentó en estos momentos, traducido en una reordenación urbana, implicó una diversificación funcional en el suelo periurbano, no solo en los arrabales amurallados, sino también en sus áreas circundantes, principalmente en el sector norte extramuros del arrabal de al-Muṣallā. La densificación urbana del arrabal de al-Muṣallā propició el desplazamiento de ciertas actividades productivas hacia zonas menos urbanizadas que favoreciesen su desarrollo y en las que, además, hubiese menos concentración poblacional. Este

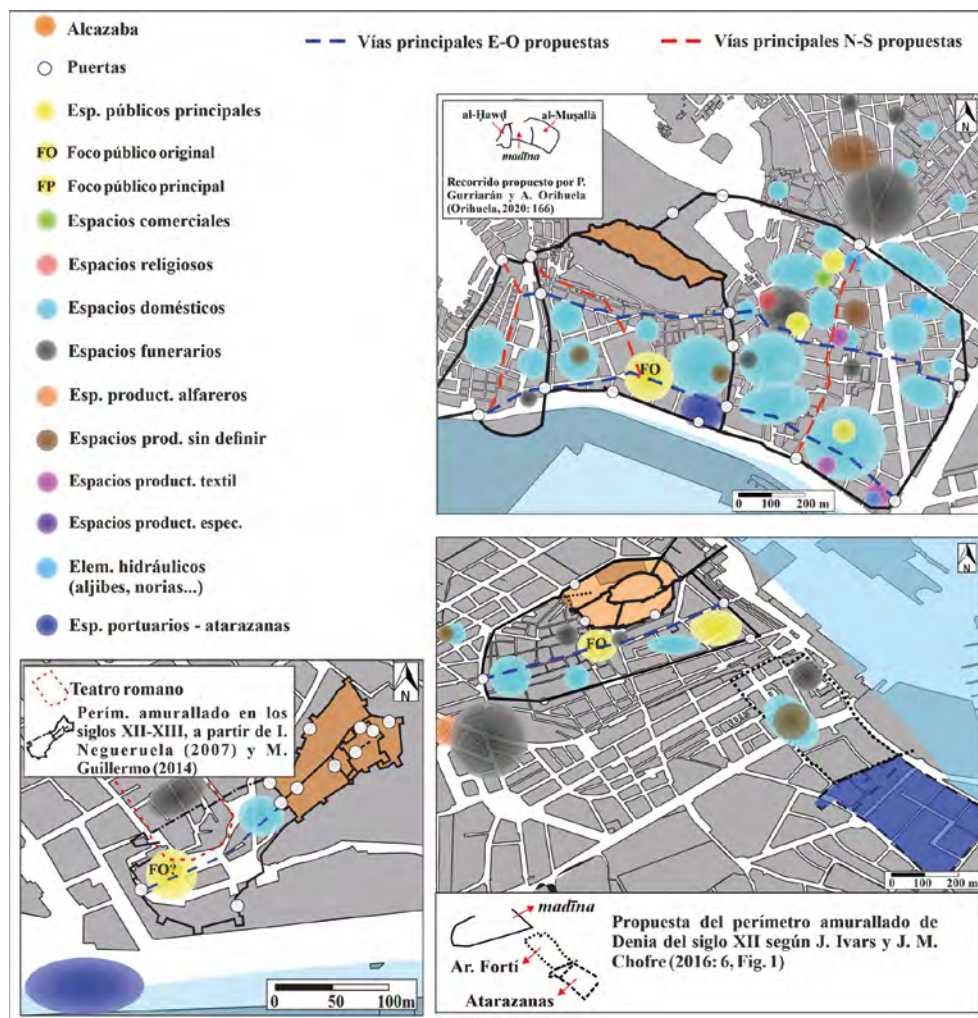


Figura 3. Propuesta de las ciudades islámicas de Almería (arriba), Cartagena (abajo, izq.) y Denia (abajo, dcha.) a mediados del siglo XI

fenómeno afectó especialmente a los talleres alfareros (Alcaraz, 2003, pp. 17-21; Morales, 2001; Navarro, 2001, pp. 11-13).

En Denia se observa durante la etapa de Taifas un proceso de urbanización sin precedentes. Durante esta fase tiene lugar la consolidación del diseño de la trama urbana: se establece la alcazaba sobre el montículo principal del enclave, donde previamente se habría ubicado el fortín que protegería la infraestructura portuaria califal, y se delimita el espacio de la *madīna* al sur de la misma, próxima al área relacionada con la infraestructura portuaria (fig. 3). La organización espacial de este recinto amurallado se articularía en torno a dos focos socioeconómicos principales (Bujalance, 2026). El primero correspondería al original de la ciudad, donde se ubicaría la mezquita aljama, mientras que el segundo se sitúa en el extremo oriental del recinto amurallado y desempeñaría un papel relevante en las actividades socioeconómicas derivadas del trasiego marítimo y en la conexión entre la *madīna* y el litoral.

Entre este extremo oriental de la *madīna* y el área portuaria se desarrolló el arrabal del Fortí, que en estos momentos probablemente permaneciese sin amurallar (Bujalance, 2026). En este espacio se concentraron áreas residenciales vinculadas a distintas actividades productivas (Vidal, 2006a), lo que pone de relieve la estrecha relación entre expansión urbana, aumento de índice poblacional, producción-venta y actividad portuaria. La configuración de este arrabal refleja un modelo de crecimiento orientado hacia el litoral y condicionado por las necesidades derivadas de la actividad marítima.

Cartagena presentaría, por su parte, un esquema menos desarrollado durante esta etapa. En la ciudad se identifica una alcazaba original a la que se podría asociar en esta fase el núcleo amurallado a partir del cual se desarrollará la *madīna* de los siglos XII y XIII propuesta por M. Guillermo (2014, p. 33). Esta configuración presentaría una organización funcional respecto al espacio portuario de menor entidad que los casos anteriores (fig. 3).

EL PERIODO ALMORÁVIDE Y MARDANISÍ

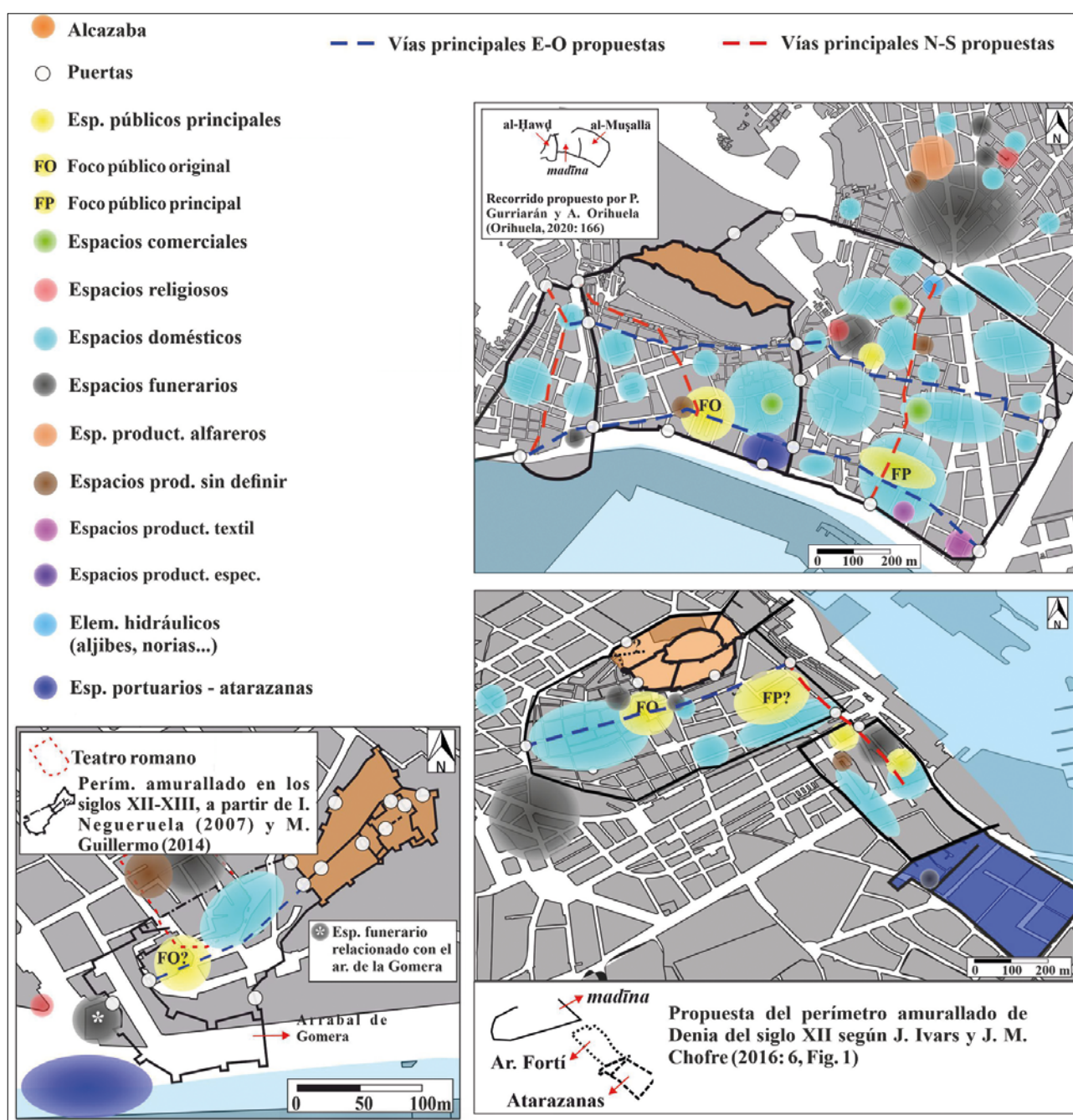
El dominio almorávide supuso la integración de al-Andalus en un aparato administrativo que abarcaba un territorio mucho más amplio. Esta nueva realidad —en la que el territorio andalusí pasó de comprender numerosos gobiernos independientes a constituir una única demarcación territorial de menor rango en un marco más complejo— propició una estabilidad política y económica que favoreció un esplendor urbano generalizado en el sureste peninsular. Los núcleos que habían comenzado a desarrollar sus tramas urbanas durante el siglo X y la primera mitad del siglo XI consolidaron durante esta etapa sus esquemas urbanos de mayor extensión, salvo en casos puntuales, en los que se documentan los principales arrabales extramuros del núcleo urbano sin amurallar, que alcanzan su mayor extensión durante la primera mitad del siglo XIII. Asimismo, se reorganizaron los espacios urbanos y periurbanos, adaptándose a un nuevo funcionamiento socioeconómico (Bujalance, 2026).

La cohesión territorial descrita contribuyó de manera significativa al fortalecimiento de las redes comerciales, especialmente de las rutas marítimas. Muchas de estas redes se desarrollaron dentro del territorio controlado por el propio gobierno almorávide, lo que facilitó los intercambios entre distintos puertos mediterráneos. Al

mismo tiempo, se potenciaron conexiones marítimas que vinculaban estos enclaves con espacios situados fuera de sus límites políticos, reforzando la proyección de las ciudades costeras hacia Oriente.

En este marco general, la ciudad de Almería alcanzó su etapa urbana de mayor esplendor que, en gran medida, estuvo ligada al auge socioeconómico de la ciudad. Así, el arrabal de al-Muṣallā adquirió un dinamismo socioeconómico que llegó a superar al de la *madīna* (fig. 4). En el foco socioeconómico original de la ciudad, situado en el flanco meridional de la *madīna* —que concentraba fundamentalmente la mezquita aljama y espacios administrativos—, disminuyó la concentración de espacios destinados a actividades de venta y manufacturación de productos. Sin embargo, el arrabal se configuró como el núcleo poblacional preferente para el desarrollo de actividades productivas y comerciales. Este núcleo amurallado

Figura 4. Propuesta de las ciudades islámicas de Almería (arriba), Cartagena (abajo, izq.) y Denia (abajo, dcha.) a mediados del siglo XII



experimentó una densificación del espacio, destacando la presencia de talleres, tiendas y espacios residenciales. El protagonismo alcanzado por el arrabal de la ciudad en la funcionalidad de la trama urbana coincide temporalmente con el momento en el que el espacio portuario habría alcanzado su mayor extensión, tras la posible ampliación hacia el extremo oriental de la ciudad durante la segunda mitad del siglo XI (Bujalance, 2024b; 2026).

La traslación del punto neurálgico de la actividad socioeconómica de la ciudad de Almería durante el gobierno almorávide al arrabal no se detecta únicamente por la transformación de su trama, sino también por la *madīna*. En este núcleo amurallado que ocupa la centralidad de la ciudad, se densificó la urbanización del sector este, es decir, la zona colindante al arrabal de al-Muṣallā que quedaba conectada al mismo mediante tres puertas: la puerta de la Carnicería Vieja, la puerta de la Imagen y la puerta de las Carretas (fig. 4). El nombre de esta última es especialmente significativo, teniendo en cuenta que es la puerta que comunicaría las atarazanas con el flanco sur del arrabal de al-Muṣallā.

Este proceso también afectó al arrabal de Purchena. En este núcleo poblacional sin amurallar, ubicado a extramuros norte del arrabal de al-Muṣallā, tuvo lugar un desarrollo en la ocupación del suelo: aumentaron los establecimientos de espacios artesanales, residenciales —y también los funerarios, probablemente debido en gran medida al hecho de que prácticamente desaparecen los que se encontraban activos en época de Taifas en el interior del arrabal de al-Muṣallā— (fig. 4). De este modo, en esta zona extramuros, se documenta la mayor concentración de actividades artesanales de la ciudad durante esta etapa (Alcaraz, 2003; Morales, 2001; Rodríguez y Serodio, 2010; Sevillano, 2015), lo que pone de manifiesto una clara comunicación funcional entre los distintos núcleos poblacionales y espacios que compondrían la ciudad.

La ciudad de Cartagena experimentó igualmente un notable desarrollo en su urbanismo durante el periodo almorávide y el gobierno mardanisí (Fig. 4). Según la propuesta de M. Guillermo (2014: 33), en esta etapa el arrabal de la Gomera se encontraría amurallado. R. Azuar (2019: 117-118) ha relacionado dicho núcleo poblacional con la relevancia socioeconómica que los Gumāra podrían tener en la ciudad durante este periodo. En otros enclaves del Mediterráneo andalusí, como Mallorca, también se registra a nivel material la presencia de este grupo procedente del norte de África, asociándose a la etapa almorávide (Martínez, 2020: 74). Esta constancia pone de relieve la importancia de las redes marítimas en el Mediterráneo occidental y su impacto en el desarrollo urbano de las ciudades del sureste peninsular, relacionadas principalmente con la actividad económica. En este sentido, el arrabal de la Gomera se encontraría estrechamente vinculado al espacio portuario, anexionándose a la muralla de la *madīna* por su extremo meridional, el punto más próximo a la ubicación propuesta para el muelle andalusí de Cartagena.

En Denia, tanto la etapa almorávide como el gobierno mardinisí —del que esta ciudad fue capital— supusieron un desarrollo urbano sin precedentes que estuvo estrechamente relacionado con la intensa actividad socioeconómica de la ciudad. El punto neurálgico de la actividad socioeconómica continuó localizándose en el extremo oriental de la *madīna* y, próximo a este y conectado con el puerto a su vez, el arrabal del Fortí experimentó una notable urbanización —incluyendo su cercamiento— (Bujalance, 2026).

Esta continuidad en la relevancia del papel desempeñado en el organigrama funcional de la ciudad probablemente esté relacionada con su ubicación. Desde una perspectiva de comunicación y movilidad, este punto era clave, puesto que los dos ejes principales convergían a esta altura. Por un lado, el eje norte-sur conectaba las atarazanas con la *madīna* atravesando el arrabal; por otro, el eje este-oeste recorría la *madīna* hasta alcanzar el arrabal del Fortí en su extremo oriental (fig. 4). Asimismo, asociados al eje norte-sur, se establecieron dos nuevos focos socioeconómicos, ambos intramuros del arrabal: uno en su extremo septentrional (Miñana, 2008) y otro en el sector central —frente al antiguo barrio artesanal de época de Taifas— (Ruiz, 2021), que durante esta etapa mantenía ya un uso residual. Esta configuración refleja una organización urbana estrechamente vinculada a las dinámicas socioeconómicas y a las actividades marítimas.

EL PERIODO ALMOHADE Y LOS ÚLTIMOS GOBIERNOS INDEPENDIENTES ANTES DE LA CONQUISTA CASTELLANA A MEDIADOS DEL SIGLO XIII

Uno de los factores que influyó de manera más notable a las ciudades del sureste peninsular en particular y a al-Andalus en general durante esta etapa es su condición administrativa, la cual actuó como una única demarcación territorial en el marco de un imperio que controlaba un territorio mucho más extenso, llegando a tener bajo su control desde Silves en Portugal hasta Trípoli en Libia (Picard, 2018, p. 281).

Centrándonos en las ciudades, aunque se podría extender al sureste andalusí de manera general, durante esta fase tendrían lugar dos etapas. La primera se iniciaría con la consolidación del poder almohade en al-Andalus —entre finales del tercer cuarto del siglo XII e inicios del último cuarto— y finalizaría tras la derrota de la batalla de las Navas de Tolosa en 1212. En estas décadas, el Imperio almohade experimentó su etapa de mayor esplendor político y económico en el Mediterráneo (Huici, 2000, pp. 428-429; Guichard, 2001, pp. 157-161).

La segunda etapa corresponde a los años que suceden hasta mediados del siglo XIII, momento en el que tiene lugar la conquista castellana de Cartagena y Denia y la integración de Almería en el reino nazarí de Granada. Durante este periodo, el aparato político, administrativo y económico almohade fue deteriorándose de manera progresiva. Por un lado, aumentó la presión cristiana y, además, se gestaron pequeños poderes independientes (Guichard, 2001, pp. 161-164). Por otro lado, la pérdida del control marítimo, ligada al creciente protagonismo de las coronas italianas, de Aragón y de Castilla en el comercio mediterráneo, fue alterando profundamente las dinámicas políticas y económicas de este contexto marítimo. A todo ello se sumaron las tensiones internas de la propia dinastía tras la muerte del califa al-Nāṣir (Picard, 2018, p. 280).

De este modo, las ciudades del sureste peninsular presentan de manera general una tendencia de crecimiento en su desarrollo urbano durante la primera etapa, mientras que en la segunda alguna de ellas, principalmente las grandes potencias relacionadas con el comercio a gran escala, experimentaron un periodo de estancamiento e, incluso, de contracción e inactividad significativa en algunos de sus sectores más relevantes (Bujalance, 2026).

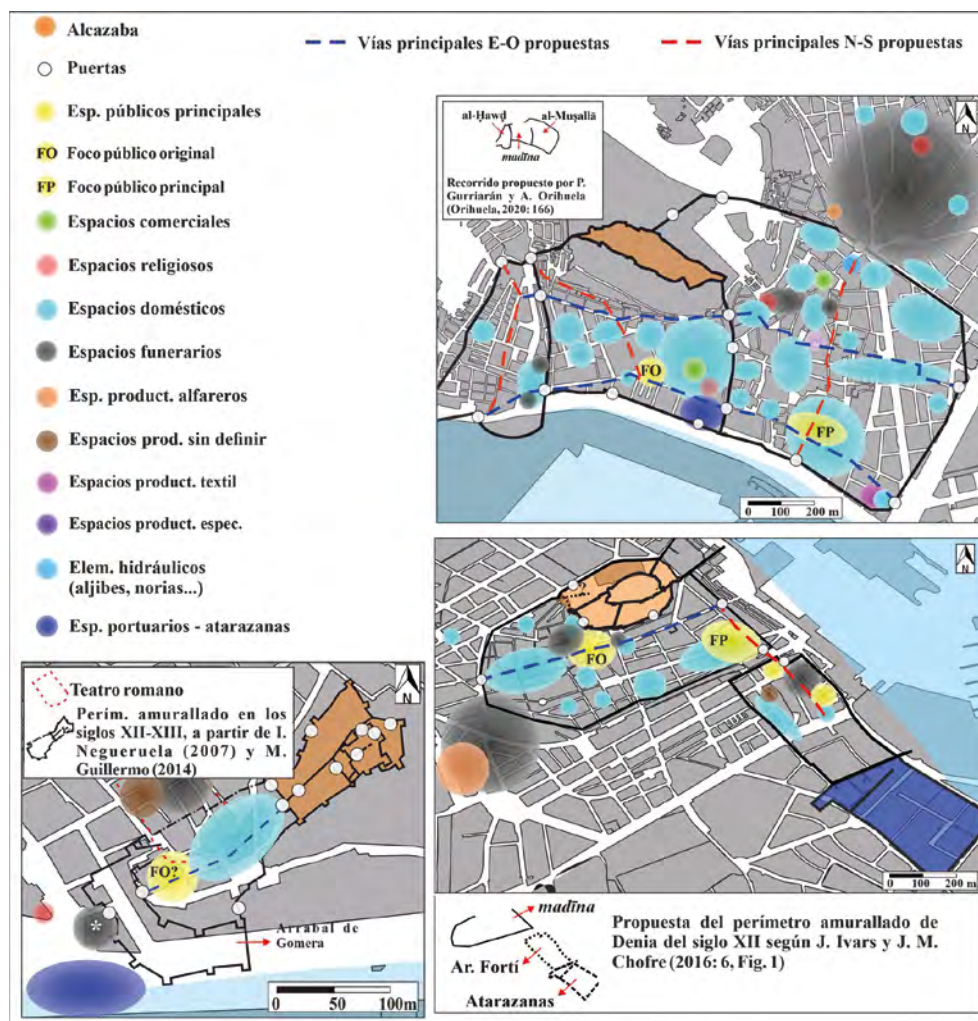


Figura 5. Propuesta de las ciudades islámicas de Almería (arriba), Cartagena (abajo, izq.) y Denia (abajo, dcha.) a inicios del siglo XIII

En el caso de Almería, estas dos etapas van a estar claramente condicionadas por un acontecimiento precedente: la ocupación castellana del enclave entre los años 1147 y 1157. Este episodio, aunque breve, marcó el final del periodo de mayor esplendor de la ciudad islámica de Almería. A partir de entonces, aunque el enclave se reincorporase a las redes marítimas del ámbito islámico, no volvió a alcanzar el dinamismo socioeconómico de los periodos anteriores (Torres, 1957, p. 446). En este sentido, el registro arqueológico evidencia un cese en la actividad socioeconómica: numerosos espacios productivos y residenciales dejan de estar en uso, lo que afecta directamente a los focos socioeconómicos principales de la ciudad. Esta tendencia es especialmente significativa en algunas áreas de los recintos amurallados que quedan en estos momentos prácticamente despobladas, principalmente el arrabal de al-Hawd —coincidiendo con la inactividad de las canteras— y el sector oeste de la *madīna* (fig. 5).

De igual modo, en relación con la densificación del sector este de la *madīna* y el progresivo abandono del oeste, se propone que en esta etapa el espacio portuario tendiese a concentrarse: por un lado, en el flanco sur del arrabal de al-Muṣallā, en su extremo occidental, y por otro, en el sector oriental de la *madīna*, en torno a las atarazanas. Esta interpretación se sustenta en el registro arqueológico, a partir del cual se documenta el cegamiento de varias puertas del flanco meridional de la *madīna*, así como la reducción del ancho de otras, indicios coherentes con un proceso de reorganización y contracción de los accesos vinculados al frente marítimo. Esta

transformación del espacio portuario y del flanco meridional de la *madīna* formaría parte de una reestructuración urbana con el fin de proteger la ciudad de futuros ataques marítimos. Asimismo, se estaría adaptando la infraestructura defensiva y portuaria al descenso de la actividad marítima que comienza a experimentar la ciudad en esta fase y que se acentuará durante los siglos XIII y XIV a partir de distintos tratados comerciales entre el reino nazarí y la potencia genovesa que eran notablemente desfavorecedores para el primero (Bujalance, 2024b; 2026).

La ocupación castellana de Almería y el progresivo descenso de su actividad marítima pudieron repercutir directamente en el papel de Cartagena en las rutas marítimas del Mediterráneo occidental (Guillermo, 2014, p. 18). De esta manera, este segundo enclave, que durante el gobierno almorávide había formado parte de una ruta marítima cuyo principal eje era Almería, asumiría durante la segunda mitad del siglo XII parte de la actividad portuaria anteriormente desarrollada por el enclave almeriense. Por esta razón, a diferencia de lo observado en Almería, en Cartagena se propone un desarrollo urbano progresivo durante prácticamente todo el periodo almohade (fig. 5). Así, a falta de ampliar el registro arqueológico para poder precisar mejor sus fases, el dinamismo urbano de la Cartagena islámica parece experimentar las dos etapas identificadas en esta horquilla cronológica y anteriormente descritas (Bujalance, 2026).

De los casos analizados, Denia es aquel en el que se identifican con mayor claridad, a partir del registro arqueológico, las dos fases de desarrollo (Fig. 5). En este enclave se constata un mantenimiento de las dinámicas socioeconómicas durante la segunda mitad del siglo XII, de modo que los principales focos permanecen activos y en uso. Será a comienzos del siglo XIII cuando empiece a apreciarse una reducción progresiva de la actividad, evidenciada por la inactivación de espacios destinados a labores artesanales y comerciales, así como de viviendas asociadas a barrios productivos (Bujalance, 2026).

Asimismo, al inicio de esta etapa se detecta una reactivación de la actividad alfarera —ausente durante la fase almorávide tanto en el entorno urbano como en el periurbano inmediato a la *madīna*—, que recupera la localización a extramuros de los siglos X y XI, al oeste de la *madīna* al localizarse intramuros. Este espacio se mantuvo en funcionamiento hasta el primer tercio del siglo XIII (Gisbert et al., 1992). A partir de entonces se observa una ralentización general de la actividad, manteniéndose activo hasta mediados del siglo XIII únicamente el espacio establecido al inicio de la etapa almohade en el flanco meridional de la *madīna* (fig. 5). Estas dinámicas de disminución del número de espacios y concentración de estos en el núcleo amurallado probablemente estén vinculadas al aumento de la inestabilidad provocada por la presión de las potencias cristianas, tanto en el plano territorial como en el económico, especialmente a través de las rutas mediterráneas.

CONCLUSIÓN

En síntesis, el estudio del desarrollo urbano en el sureste peninsular, realizado a partir de la recopilación de los datos generados por la arqueología urbana en los actuales cascos históricos donde se encuentran las ciudades islámicas estudiadas, ha permitido contextualizar la evolución funcional de la trama urbana.

Desde este enfoque, se detectan numerosas modificaciones que tienen lugar en los distintos ambientes que interactúan entre sí en el mismo esquema urbano y que, leyéndolas de manera conjunta, son la expresión de una dinámica de mayor alcance. Estas dinámicas responden a acontecimientos de distinto ámbito —político, socioeconómico, cultural o ambiental— y actúan a diversas escalas territoriales y administrativas. En este sentido, el trabajo pone de manifiesto cómo las relaciones establecidas entre al-Andalus y otras potencias europeas, africanas y orientales a través del Mediterráneo entre los siglos x y xiii fueron determinantes en la configuración del paisaje andalusí.

Y, en este marco, garantizar una efectiva captación, manufacturación y transporte de los bienes fue fundamental en estas ciudades con una marcada actividad portuaria. De esta manera, detectamos cómo la ciudad va a evolucionar atendiendo a esta constante relación entre el espacio portuario y los focos socioeconómicos, siempre en consonancia con el contexto político del momento. En este sentido, la reforma administrativa de ‘Abd al-Rahmān iii, la apuesta de las Taifas por convertirse en grandes potencias marítimas, principalmente en los ámbitos comerciales y culturales, la incorporación de al-Andalus a aparatos administrativos y territoriales más extensos a modo de una única demarcación o la progresiva captación de poder de las coronas de Castilla, Aragón y Sicilia en la actividad económica mediterránea mediante las amenazas y las ocupaciones temporales, como la de Almería a mediados del siglo xii, condicionarán las dinámicas funcionales de estos enclaves urbanos, adaptándose a las distintas circunstancias y a las exigencias —defensivas, económicas y ambientales— del momento.

En definitiva, este trabajo constata la necesidad de dos cuestiones fundamentales en el estudio de la ciudad en al-Andalus que, además, deben aplicarse de manera conjunta. Por un lado, pone de relieve la necesidad de realizar una visión de conjunto de la ciudad, es decir, analizar todos sus espacios, su evolución y su interacción en conjunto, para poder comprender la ciudad como una realidad compleja en continua transformación y vinculada con el medio que la rodea. Por otro lado, destaca el valor del enfoque funcional en el análisis de la trama urbana y su evolución. Solo trabajando de manera conjunta estas dos dimensiones se podrá entender la ciudad como el resultado de la interacción continua entre factores internos y externos de distintas escalas administrativas y geográficas.

FUENTES ESCRITAS

Al-Idrisī, *Nuzhat al-Muštāq*, Edición de A. Ubieto, *Geografía de España*, Valencia, 1974.

Ibn al-Jatīb, *Kitāb A‘māl al-a‘lām*, Traducción de V. de Castro Ibn al-Jatīb y la poesía: El Kitāb A‘māl al-a‘lām, ejemplo de antología poética de al-Andalus, *Anaquel de Estudios Árabes*, 28, 51-77, 2017.

BIBLIOGRAFÍA

- Alcaraz Hernández, J. F. (2003). Excavación arqueológica de urgencia en la avenida Pablo Iglesias (Almería). En AA.VV., *Anuario Arqueológico de Andalucía 2000* (t. 3, vol. 1, pp. 17-21). Junta de Andalucía. Consejería de Cultura.
- Alonso, J. M., Berbel, J., y Cara, L. (2008). Las canteras califales de Almería. En L. Cara y J. P. Vázquez (coords.), *La minería preindustrial en Almería y el sudeste* (pp. 269-288). Instituto de Estudios Almerienses.
- Arvide Cambra, L. M.^a. (2016). Aproximación histórica a la Almería del siglo XI. Las claves de su esplendor. En L. Cara (coord.), *Cuando Almería era Almariyya. Mil años en la historia de un reino* (pp. 41-78). Amigos de la Alcazaba, Instituto de Estudios Almerienses.
- Azuar Ruiz, R. (1990). Cinco siglos de una nueva sociedad. En R. Azuar y J. Hinojosa (eds.), *Historia de la ciudad de Alicante. Edad Media* (vol. II, pp. 19-34). Patronato Municipal del Quinto Centenario de la Ciudad de Alicante.
- Azuar Ruiz, R. (2016). *Castillos, ciudades y campesinos en el Sharq al-Andalus: siglos II-VII h. g. / VIII-XIII d.C.* Instituto Alicantino de Cultura Juan Gil-Albert.
- Azuar Ruiz, R. (2019). *Las taifas del Sharq al-Andalus en las rutas y el mercado mediterráneo del siglo XI.* Generalitat Valenciana.
- Bujalance Silva, R. (2021). Puertos andalusíes, una nueva perspectiva. El caso de la torre del Cap de l'Aljub (Santa Pola, Alicante), *Tudmir: Revista del Museo Santa Clara*, 6, 37-54.
- Bujalance Silva, R. (2024a). *Desarrollo del urbanismo islámico en el sureste peninsular. Análisis y comparativas. Fases, modelos y características urbanas.* Tesis doctoral, Universidad de Alicante.
- Bujalance Silva, R. (2024b). La ciudad andalusí de Almería: Evolución de sus puertas como evidencia del desarrollo de la actividad marítima mediterránea del enclave. En E. Aragón, P. A. Argüelles y F. J. Díaz (coords.), *Almería y el Mediterráneo entre la tierra y el mar* (pp. 213-229). Universidad de Almería.
- Bujalance Silva, R. (2026). Ciudades andalusíes en el sureste peninsular (siglos XI-XIII): evolución urbana y dinámica espacial, *Arqueología y Territorio Medieval*, 33.
- Cara Barrionuevo, L. (2016). Ciudad y territorio en la taifa de Almería. En L. Cara (coord.), *Cuando Almería era Almariyya. Mil años en la historia de un reino* (pp. 79-108). Amigos de la Alcazaba, Instituto de Estudios Almerienses.
- Cara, L., García, J. S. y Morales, R. (2000). Arqueología urbana e historia de la ciudad: El caso de Almería medieval. En L. Cara (coord.), *Ciudad y territorio en al-Andalus* (pp. 167-192). Athos-Pérgamos.
- Castillo, F., Martínez, F. y Acién, M. P. (1987). Urbanismo e industria en Baÿyāna, Pechina (Almería). En AA.VV., *Arqueología medieval española: congreso* (vol. II, pp. 539-548). Comunidad de Madrid, Consejería de Cultura y Deportes. Dirección General de Patrimonio.

- Doménech Belda, C. (2004). La moneda fatimí y su relación con al-Andalus, *Cuadernos de Madinat al-Zahra: Revista de difusión científica del Conjunto Arqueológico Madinat al-Zahra*, 5, 339-354.
- García, J. L., Cara, L., Flores, I. y Ortiz, D. (1995). La organización de espacios públicos y ámbitos privados en la Almería de los siglos XI y XII. Excavaciones en la calle Mariana. En AA.VV., *Anuario Arqueológico de Andalucía 1992* (t. 3, vol. 1, pp. 11-28). Junta de Andalucía. Consejería de Cultura.
- Garzón Osuna, D. (2015). Evolución de la estructura urbana y defensas medievales, *Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 88, 146-165.
- Gisbert, J. A., Burguera, V. y Bolufer, J. (1992). *La cerámica de Daniya (Dénia): alfares y ajuares domésticos de los siglos XII-XIII* (vol. 2). Museu Arqueològic de la Ciutat de Dénia; Catàlegs exposicions. Ministerio de Cultura; Dirección General de Bellas Artes.
- Guichard, P. (2001). *Al-Andalus frente a la conquista cristiana: los musulmanes de Valencia (siglos XI-XIII)*. Biblioteca Nueva, Universidad de València.
- Guillermo Martínez, M. (2014). *Cartagena medieval. Cuadernos monográficos. Museo del Teatro Romano*. Museo Teatro Romano de Cartagena.
- Huici Miranda, A. (2000). *Historia política del Imperio almohade* (t. I y II). Universidad de Granada.
- Ivars, J. y Chofre, J. M. (2016). Dénia. Plan General Estructural. El consolidado urbano: formación y análisis. En J. Ivars y J. M. Chofre (coords.), *PGE 2.0. Denia: Ayuntamiento de Denia*. Ayuntamiento de Denia.
- Lirola Delgado, J. (1993a). *El poder naval de al-Andalus en la época del califato omeya*. Universidad de Granada.
- Lirola Delgado, J. (1993b). Los nombres árabes de las puertas de la ciudad de Almería. En E. Rodríguez (coord.), *Homenaje a la profesora Elena Pezzi* (39-54). Universidad de Granada.
- Lirola Delgado, J. (2005). *Almería andalusí y su territorio. Textos geográficos*. Fundación Ibn Tufayl de Estudios Árabes.
- Lirola Delgado, J. (2007). El tráfico marítimo de la Almería andalusí (siglos X-XII). En A. Suárez (coord.), *Almería, «puerta del Mediterráneo» (ss. X-XII)* (pp. 99-116). Junta de Andalucía, Consejería de Cultura.
- Martínez Núñez, M.^a. (2020). Al-Andalus durante la etapa almorávide a través de la documentación epigráfica. En R. Azuar (ed.), *Arqueología de al-Andalus almorávide, MARQ, Museo Arqueológico de Alicante* (pp. 59-78). Museo Arqueológico de Alicante.
- Mazzoli-Guintard, C. (2000). *Ciudades de al-Andalus. España y Portugal en la época musulmana (s. VIII-XV)*. Almed.
- Mellado Sáez, C. (2009). Intervención arqueológica preventiva realizada en el solar situado en calle San Pedro número 9 esquina con calle Guzmán, Almería. En J. Cañavate y M. Casado (coords.), *Anuario Arqueológico de Andalucía 2005* (t. 2, vol. 1, pp. 23-28). Junta de Andalucía. Consejería de Cultura.

- Miñana Pérez, P. (2008). Carmen Marsal Caballero, 2. En AA. VV. *Actuaciones arqueológicas en la provincia de Alicante 2007*. Colegio de Licenciados en Filosofía y Letras y Ciencias de Alicante. Formato CD.
- Molina López, E. (2005). Historia de una prosperidad quebrada. En A. Suárez (coord.), *La Alcazaba. Fragmentos para una historia de Almería* (pp. 15-41). Conjunto monumental, la Alcazaba de Almería.
- Morales Sánchez, R. (2001). Memoria de la actividad arqueológica en calle Magistral Domínguez, 28. Memoria inédita. Consultada en la sede de la Delegación Territorial de Turismo, Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía en Almería.
- Morales, R., García, J. L. y Cara, L. (2003). Urbanismo y vivienda en la Almería medieval a la luz de las últimas excavaciones arqueológicas. En AA.VV., *Anuario Arqueológico de Andalucía 2000* (t. 3, vol. 1, pp. 37-46). Junta de Andalucía. Consejería de Cultura.
- Murcia Muñoz, A. J. (2018). *La 'Catedral Vieja' de Cartagena. Una visión desde la arqueología (Cuadernos monográficos II)*. Museo del Teatro Romano de Cartagena.
- Navarro Ortega, A. D. (2001). Intervención arqueológica de urgencia en el solar situado en avenida Pablo Iglesias esquina a Rafaela Jiménez. En AA.VV., *Anuario arqueológico de Andalucía 1997* (vol. 3, pp. 11-13). Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. Dirección General de Bienes Culturales.
- Orihuela Uzal, A. (2020). Nuevas aportaciones sobre la cronología de los restos conservados de las murallas medievales de Almería (España). En J. Navarro y L. J. García-Pulido (coord.), *Defensive architecture of the Mediterranean* (vol. x, pp. 163-170). Universidad de Granada, Universitat Politècnica de València, Patronato de la Alhambra y Generalife.
- Picard, C. (2018). *Sea of the Caliphs. The Mediterranean in the Medieval Islamic World*. Harvard University Press.
- Ramallo, S. F., Ruiz, E., Murcia, A. J. y Guillermo, M. (2013). Aproximación a las fases de ocupación de Cartagena a partir del registro arqueológico obtenido en las intervenciones del teatro romano. Breve síntesis de su evolución urbana, *Anales de prehistoria y arqueología*, 29, 23-56.
- Rodríguez, H. y Serodio, A. (2010). Intervención arqueológica en la avda. Pablo Iglesias, 51 de Almería. En J. Cañavate y M. Casado (coords.), *Anuario arqueológico de Andalucía 2005* (pp. 144-152). Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. Dirección General de Bienes Culturales.
- Ruiz Server, S. (2021). Calle Castell d'Olimbroi, 34 - Dr. Manuel Muñoz, 18. Memoria inédita. Consultada en la página web de Cultura de la Generalitat Valenciana.
- Sevillano Ballester, R. (2015). Memoria de la actividad arqueológica en calle El Pueblo. Memoria inédita. Consultada en la sede de la Delegación Territorial de Turismo, Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía en Almería.
- Tapia Garrido, J. A. (1978). *Almería musulmana: desde la conquista de Almería por Alfonso VII hasta el principio de la guerra de Granada (1147-1482 d. de J.C.)*. Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Granada.
- Torres Balbás, L. (1957). Crónica arqueológica de la España musulmana, xli. Almería islámica, *Al-Andalus*, xxii, 411-453.

Vidal i Bertomeu, R. (2006a). Avinguda Joan Fuster, intersecció amb el Camí dels Lladres. Fase 1. En AA.VV., *Actuaciones arqueológicas en la provincia de Alicante 2005*. Colegio de Licenciados en Filosofía y Letras y Ciencias de Alicante. Formato CD.



Universitat de Girona
Càtedra Roses d'Arqueologia
i Patrimoni Arqueològic

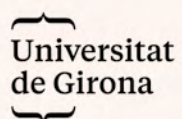


Ajuntament de Roses
www.roses.cat



Fundació Girona
Regió de Coneixement

Universitat de Girona
Diputació de Girona
Ajuntament de Girona
Consell Social de la UdG
Cambra de Comerç



Documenta
Universitaria