

Las atarazanas de Ghar El-Melh¹

Camilla Mileto y Fernando Vegas

En torno a la etimología del vocablo "atarazanas"

El vocablo "atarazanas" (arsenal de navíos) proviene del árabe vulgar *ad dâr as-sâna* (*ad* = artículo) y, a su vez, éste del árabe clásico *dâr as-sinâ'a*, que significa "casa de la fabricación" o "casa de la industria". El mismo origen posee la acepción valenciana o catalana "drassanes" que, como sucede en muchos otros casos, se adopta sin la huella del artículo árabe.

De la misma palabra del árabe clásico *dâr as-sinâ'a* deriva el vocablo "arsenal" ("establecimiento donde se construyen embarcaciones y se guardan los pertrechos para equiparlas" o "depósito de efectos de guerra") a través del italiano *arsenale*, derivado a su vez del antiguo dialecto veneciano *arzanâ*, que había tomado prestado el término del árabe clásico. La palabra *arsenale* pasó desde el italiano a casi todas las lenguas europeas donde se conserva hoy en día.

Por último, cabe destacar una tercera derivación del término árabe *dâr as-sinâ'a* en la palabra "dârsena" (zona resguardada artificialmente, empleada como fondeadero o

para la carga de embarcaciones), que proviene del italiano *darsena*, que a su vez lo tomó prestado del antiguo dialecto genovés.

En resumen, se trata de un ámbito semántico derivado del árabe que abarca el enclave recogido de un puerto donde se almacenan, resguardan, reparan y/o construyen embarcaciones. Su procedencia árabe se justifica por la importancia que tuvo la flota musulmana durante la época califal cuando el dominio islámico en el mar Mediterráneo alcanzó su máximo esplendor.

Historia del enclave de Ghar el-Melh

La pequeña villa marítima de Ghar el-Melh (Porto Farina) está ubicada en la costa mediterránea de Túnez a mitad camino entre la capital del país y la ciudad de Bizerte, la primera base naval de la regencia durante la época otomana. Se despliega a lo largo de la costa en manera alargada, constreñida por las montañas de Djebel al-Nadhour y una gran albufera marítima. El topónimo árabe significa "Gruta de sal" y alude a la presencia, hoy en día bastante mermada, de yacimientos de sal en las inmediaciones del asentamiento. El topónimo cristiano, probablemente

te de origen italiano a juzgar por las apariencias -siempre han existido pescadores italianos en la costa tunecina-, se refiere a la feracidad de las tierras del entorno, bien fornidas de humus y vegetación y mimadas por los índices pluviométricos.

El origen de este asentamiento se remonta a los tiempos púnicos con el nombre de Rusucmona que hace referencia a su ubicación en un cabo o promontorio de la costa (promontorio de víveres). Existe constancia escrita de su frecuente utilización en la antigüedad por los ejércitos que atacaban Cártago o Útica. Aparte de una rápida cita de Tito Livio, este puerto deja de cobrar protagonismo durante la época romana, si bien se sabe de su pervivencia incluso después de la caída de Cártago. La villa recuperó su presencia en el panorama geopolítico internacional con el conflicto hispanoturco. En 1535, por ejemplo, la flota de Carlos V pernócta en la villa en su camino hacia la Goulette. Poco después de la batalla de Lepanto, una carta escrita en 1574 por el virrey de Toledo y dirigida a Don Juan de Austria describía el lugar como una villa con un fuerte, provista de agua, bosques, fondos marinos y un puerto susceptible de amparar una gran flota en un lugar sencillo de defender. El nombre que recibe el conjunto fortificado en esta misiva es Qasr Abi Saqr, es decir, recibía el nombre prestado del propio alcázar (Qasr), que protegía al asentamiento.

En 1609, la expulsión de los moriscos de Castilla, seguida de la orden homóloga emitida para los moriscos de los reinos de Aragón, trajo consigo una crisis económica importante en la península ibérica por la desertización de pueblos enteros y la desaparición de sectores completos de la economía y la artesanía y, por el contrario, significó un enriquecimiento cultural y económico para algunos países del Magreb,

entre ellos, Túnez. Esta época constituyó a su vez la edad de oro de las incursiones de los corsarios en el Norte del país, que atacaban los asentamientos de la costa con una gran frecuencia. En el transcurso de un centenar de años se tiene constancia fehaciente de 500 incursiones piratas en la villa de Ghar el Melh que era, por otra parte, un puerto de mar resguardado muy apetecible que permitía repostar a los corsarios entre *razzia* y *razzia*.

La villa resucita en 1638 de la mano del *dey* y *qabudan* de la flota tunecina Usta Murad ibn Abdallah (1637-1640), que decide crear en ella un puerto por las naves de importante calado, especialmente los galeones a vela que estaban cobrando una importancia creciente en aquella época. De esta manera, contaba igualmente con evitar que los corsarios cristianos se refugiaran en esta rada natural como venía sucediendo. Para ello, fomenta la creación de una villa (es posible que nunca dejara de existir un asentamiento en el lugar) y promueve su ocupación otorgando ventajas de todo género a quienes decidieran establecerse. Este hecho resulta particularmente importante en el caso de los moriscos, que constituían entonces una mano de obra altamente calificada y que finalizaron por establecerse en gran número en la villa de Ghar el-Melh. A ellos se añadieron los Koulouglis, descendientes de jenízaros turcos casados con mujeres tunecinas y, también, un contingente de descendientes de europeos cautivados por los corsarios tunecinos.

En concreto, la construcción del puerto corrió a cargo de un andalusí, el sevillano Hay Mousa al-Andalousi, que construyó una dársena con una entrada de 25 m de ancho, defendida en origen por dos bastiones entre los cuales pronto se adquirió la costumbre de

tender una gran cadena de protección. La dársena estaba fortificada con un potente muro que posee en su parte superior un acueducto servido por agua que descendía de la montaña. Este acueducto recorre todo el perímetro de la dársena sobre el muro, y servía para abastecer de agua a los grandes barcos que no entraban en su seno y atracaban en el perímetro exterior. El muro estaba jalonado por torres de defensa y poseía fenestación de vigía y defensa.

Ademas de la dársena fortificada, a la muerte del *bey* existía un fuerte, Burj al-Wustani, un buen número de almacenes que no creemos deban identificarse con los espacios abovedados de las atarazanas, algunas casas y una prisión para los esclavos cristianos. Éstos estaban sometidos a una terrible férula o, al menos, los testimonios y la propaganda en terreno cristiano estaba dirigida a dramatizar las condiciones de vida de estos cautivos, a juzgar por los testimonios de la época. Precisamente, con el ánimo de liberar un contingente de prisioneros ingleses y holandeses, Cromwell envió al almirante Blake a atacar Ghar el-Melh. El 8 de febrero de 1654, Blake irrumpió en el puerto con una armada considerable que desbarató el fuerte, causó grandes daños en la villa y consiguió rescatar a los cautivos cristianos.

La historia de las fortificaciones del puerto

El *dey* Hag Mustafa (1653-1665) hizo restaurar el puerto y el fuerte y ordenó reforzar las defensas con la construcción de dos nuevos fuertes, dejando el preexistente Burj Tunis en una situación central: Burj al-Lutani en el Este y Burj Tunis en el Oeste, además de diversos reductos con baterías de cañones a flor de agua. Los planos y los grabados históricos permiten observar la evolución del

conjunto de fortificaciones y del puerto a partir de mediados del siglo XVII. Esta información iconográfica debe utilizarse con precaución porque el grado de fiabilidad depende, en primer lugar, de la precisión de la representación y, en segundo lugar, del objetivo que subyacía a dicha representación. En todos ellos, la meta de dicha representación consiste en la reproducción de las defensas existentes de la villa y su situación geoestratégica con vistas a su defensa/ataque. Es posible, por ello, que algunos detalles accesorios como son la edificación residencial o incluso las atarazanas objeto del estudio no hayan sido representadas con el rigor necesario para su análisis. En cualquier caso, esta información iconográfica constituye con todas sus reservas un apoyo documental inapreciable para la investigación histórico-arquitectónica.

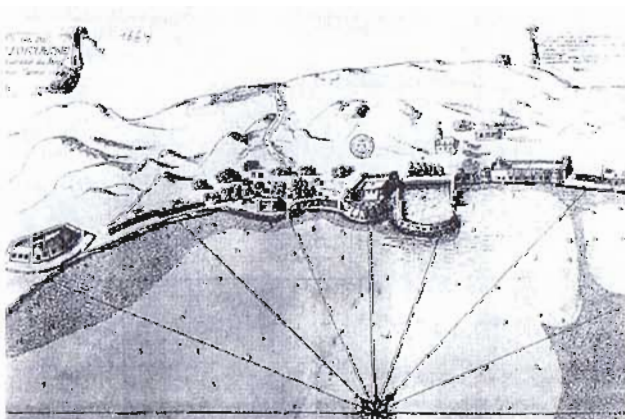
En el plano dibujado por Deviviers² en el año 1666, que muestra el estado final de los trabajos emprendidos por este *dey*, se puede observar un conjunto de tres fuertes (Burj Tunis al Oeste, Burj Al-Wustani en el centro y Burj Al-Lutani al Este), una dársena fortificada y dispositivos defensivos en forma de murallas y barracones enfrentados a la playa, apenas acompañados de un tejido arquitectónico residencial. En efecto, a la



1. Plan de Ghar El-Melh hacia 1669. Deviviers.

mezquita y las esporádicas construcciones que salpican el paisaje, se deben añadir sobre todo agrupaciones de tiendas de campaña otomanas coronadas de estandartes, cuyo carácter de provisionalidad contrasta sobremanera con la presencia y la reciedumbre de las fortificaciones de defensa. En el solar de las futuras atarazanas se erige un conjunto de estas tiendas de estilo otomano. El plano posee el interés de describir el conjunto del horizonte, la presencia de la montaña y de una edificación vigía sobre la misma. La impresión general del plano o, si se quiere, el mensaje subliminal del mismo, representa un puerto muy bien defendido, con un conjunto de dispositivos con carácter disuasivo que predominan absolutamente sobre el conjunto residencial.

Posteriormente, Ali Bey (1677-1696) dota a la villa de atarazanas y otros almacenes. El plano elaborado por Albert³ en 1699 permite observar el estado final de estos trabajos. La villa de Ghar el-Melh había crecido considerablemente en los pasados treinta años, sobre todo, en lo referido a las construcciones residenciales que aparecen en gran número agrupadas en el sector occidental de la villa. Esta mayor consolidación urbana se traduce en manzanas rectangulares con patio interior abierto, de una regularidad que responde pro-



2. Plan de Ghar El-Melh hacia 1699. Albert.

blemente a una planificación programada. Algunas de estas construcciones residenciales muestran arcos en su fenestración, pero no existen indicios de la utilización de bóvedas en la cubrición de las casas. Han desaparecido las tiendas de campaña otomanas que dibujaba Deviviers con profusión. Aparece una construcción en el solar de las atarazanas con tres grandes huecos y techo plano y una cierta loma dibujada tras ella que es el desnivel donde se embutirán posteriormente los espacios de las atarazanas. Aparecen los tres fuertes de la villa acompañados de defensas laterales que consisten en muros escalonados que se van retirando en profundidad a medida que se alejan de la costa.

El reino de Ibrahim al-Sharif (1702-1705) trajo nuevos trabajos en la zona del puerto que incluyeron la creación de una muralla almenada perimetral que rodeaba el asentamiento, así como una muralla de menor tamaño que encintaba la zona trasera de las atarazanas del puerto. En aquella época, las atarazanas de Alger y de Istanbul estaban igualmente protegidas por una muralla propia del resto de sus asentamientos. La muralla de las atarazanas de Ghar el-Melh tenía dos puertas de acceso, una al Este y otra al Oeste. La puerta Oeste se conserva hoy en día, aunque es posible que haya sido manipulada posteriormente. La puerta Este fue objeto de manipulación durante el siglo XIX, pero ambas presentan todavía vestigios del aparejo de la fábrica de la muralla de las atarazanas.

Un plano anónimo⁴ realizado a principios del siglo XVIII con aspiración mucho más realista permite descubrir las transformaciones que han sufrido las atarazanas en el periodo de tiempo transcurrido. Constituye un grupo de edificaciones que

dan frente al puerto con un gran patio trasero protegido por las murallas de las atarazanas. Encaballado a estas edificaciones se erige adelantado con arquerías en planta baja un edificio de tres alturas con cuya presencia presidía el puerto.

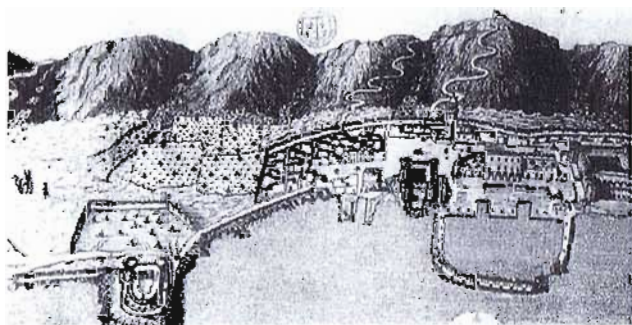
En el extremo Oeste de estas casas del puerto se alza un edificio con una cubierta singular formada por una cúpula acebollada y entrada significada, que parece un *marabout* o morabito. No se conservan restos de este espacio, que hoy aparece convertido en una nave con bóveda de cañón, aunque sí se pueden observar una serie de ricos detalles decorativos realizados en yeso y policromías alicatadas en el arco de acceso que seguramente se retrotraen a aquel momento. Estos mismos detalles decorativos se pueden rastrear en el sofito del adyacente acceso Oeste al recinto de las atarazanas, lo que no hace sino confirmar con bastante probabilidad su realización simultánea.

La villa de Ghar el Melh se encontraba en aquellos momentos claramente zonificada en términos funcionales: el fuerte occidental Burj Tunis aparece aislado con un grupo de tiendas de campaña de estilo oto-

mano, que aparecen de nuevo, rodeadas de una muralla asociada al mismo fuerte. Entre esta fortificación y la muralla de la villa se extienden los campos de cultivo que provisionaban a sus habitantes.

La villa estaba rodeada de una importante muralla cuyo interior estaba perfectamente distribuido por zonas. La zona residencial se ubicaba en el sector occidental. En la línea marítima de Oeste a Este, el fuerte Al-Wustani, las atarazanas en el puerto y el fuerte Al-Lutani. En línea interior, junto a las faldas de la montaña, la mezquita y un conjunto de tiendas de campaña otomanas que permitían un control de posibles incursiones interiores. En la cima de la montaña vuelve a aparecer la edificación vigía, cuya antigüedad supera el resto de las edificaciones de la villa, dado que existe constancia escrita de su existencia durante la Edad Media.

El plano descende en finos detalles y permite distinguir, por ejemplo, la existencia en el sector residencial de la villa de una agrupación de casas con bóveda de cañón, junto con otras casas con techo aparentemente plano. Sorprendentemente, si bien camufladas dentro del aspecto actual de la trama y la imagen de las fachadas urbanas junto a la



3. Plan de Ghar El-Melh al principio del siglo XVIII. Anónimo.



4. Postal de los años setenta del siglo XX del puerto con las atarazanas.

vía principal, existe todavía este mismo grupo de casas con bóveda, ubicado exactamente en el mismo lugar que señala el plano de principios del siglo XVIII, y no parecen haber sido reemplazadas.

La vida activa del enclave fortificado se prolongó hasta el año 1818, cuando el puerto se abandonó por un fenómeno de arenamiento de la albufera, que había convertido en impracticable la entrada. La marina de guerra se trasladó aquel año a la Goleta. Un año después, sin embargo, el *bey* volvió a otorgar a Ghar el Melh su antigua función a pesar de las dificultades de acceso. Finalmente, en 1821, el puerto se abandonó de nuevo.

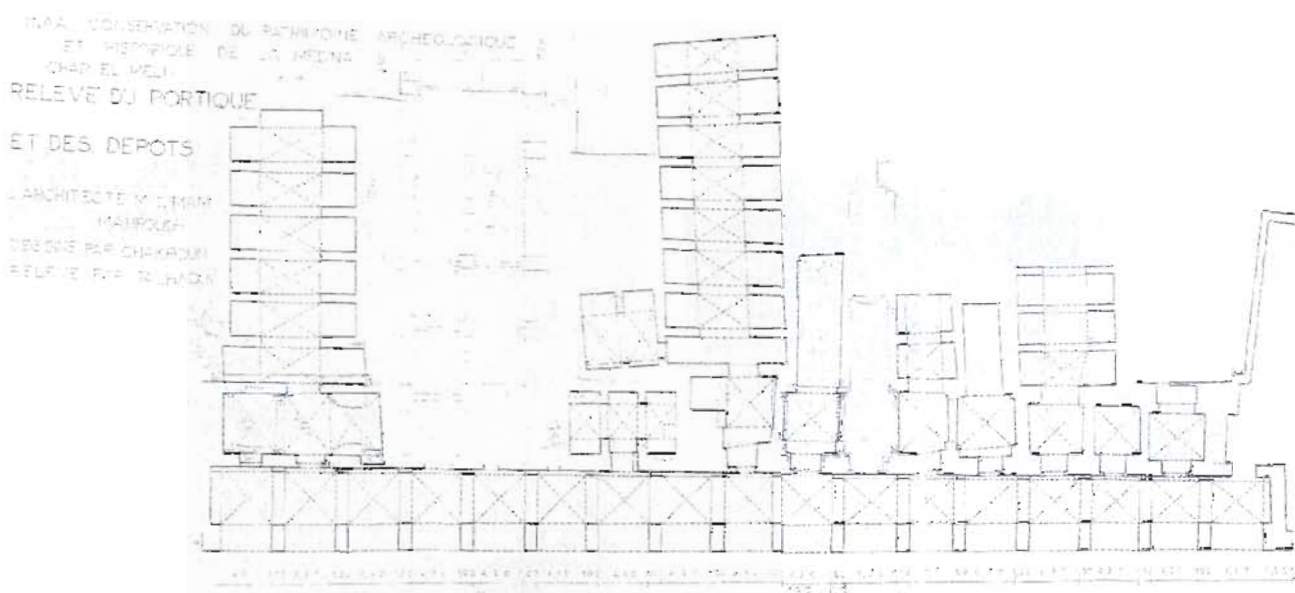
Pero la ubicación estratégica del mismo y sus condiciones naturales -salvando el problema del arenamiento- eran demasiado sugerentes para renunciar a la posibilidad de su uso. De esta manera, en 1837, Ahmed Bey decidió crear en Ghar el-Melh unas atarazanas de estilo europeo y construyó nuevos barracones y talleres en la zona del puerto, además de residencias palaciegas. A media-

dos del siglo XIX, muere Ahmed Bey y su sucesor decide retirar la guarnición. Los edificios de Ahmed Bey se abandonaron y cayeron en ruinas a falta de mantenimiento. De todos ellos sólo subsisten todavía algunos almacenes y talleres en las atarazanas.

Estado actual de las atarazanas

Las atarazanas ocupan una superficie de 160 x 75 metros aproximadamente, extensión que se puede distinguir en la actualidad, a pesar del estado abandonado y ruinoso de algunas de sus naves. Su frente marítimo está formado por un pórtico de diecisiete arcadas que se encontraba al descubierto y ha sido reabovedado durante la última década a cargo del Ayuntamiento de la localidad. Estas arcadas poseen probablemente su origen en el edificio de gran presencia con arcadas en planta baja que aparecía dibujado en el plano de la villa a principios del siglo XVIII.

Tras ellas y, probablemente, tras las fachadas de las edificaciones adyacentes, se comenzaron a construir naves con bóveda de cañón y nichos laterales entre contra-



5. Levantamiento métrico de las atarazanas (Arq. M.Limman Mahfoudh, INAA Conservation du Patrimoine Archeologique et Histoire de la Medina Ghar El-Mehl)

fuertes, proceso desarrollado en diversas fases heterogéneas que han dado como resultado un conjunto casi orgánico de naves abovedadas, de compleja datación y ordenación cronológica.. Procesos similares con mayor o menor regularidad o planificación se pueden encontrar en otras atarazanas de origen medieval como la de Túnez, Malaga y Alaya (Turquía).

Las naves se disponen de manera perpendicular al pórtico de acceso y poseen según casos una mayor o menor profundidad. En la irregularidad se distinguen las múltiples etapas de generación de dichas naves o de destrucción y refacción posterior. El pórtico parece constituir una fachada de regularización añadida posteriormente para ofrecer un frente uniforme al mar. En cualquier caso, se pueden distinguir algunos rasgos característicos comunes a muchas de ellas.

Tras pasado el pórtico, cubierto como se ha comentado en fecha muy reciente, la primera crujía del interior se distingue por su carácter unitario, individual y cerrado en sí mismo. A partir de esta, se desarrollan en profundidad diversos tipos de naves

con voluntad de seriación, entre las que destacan por su envergadura y su regularidad tres naves perpendiculares con nichos laterales, dos sencillas y una doble con una fila de machones en su eje central.

El pórtico está cubierto con bóveda de crucería construida con un encofrado perdido de rasillas planas trasdosado de tierra enriquecida con cal cubierta en este caso con una capa de cemento. Las primeras crujías responden, por lo general, a espacios también cubiertos con bóveda de crucería construidos de la misma guisa. Las naves perpendiculares están cubiertas con bóveda de cañón simple en los ejemplos de menor envergadura y con bóvedas de crucería en los casos de más de cinco metros de luz, que poseen, además, nichos laterales cubiertos con bóveda de cañón perpendicular a dicha bóveda de crucería.

La construcción de las bóvedas está basada en el mismo sistema descrito anteriormente: bóvedas planas de ladrillo a modo de encofrado perdido y una masa de tierra enriquecida con cal, a veces incluso una argamasa pétreo formada con un aporte mayor de cal. Este sistema que utiliza



6. Vista actual de las atarazanas desde el extremo de la dársena.



7. Vista del pórtico de las atarazanas con el costillaje de un esquife en primer plano.

una primera capa de bóvedas planas de ladrillo cogidas con mortero de yeso, de rápido fraguado, para la formación de la masa de las bóvedas remonta sus orígenes a las construcciones romanas. Ejemplos contruidos de ellos se pueden encontrar todavía en la Villa Adriana de Tivoli, por citar un caso conocido. El mismo Auguste Choisy en su "Arte de construir de los romanos", publicado a finales del siglo XIX recogía esta técnica de construcción que, seguramente, ha continuado utilizándose ininterrumpidamente hasta nuestros días en la zona.

Esta técnica ha generado dudas y especulaciones sobre el origen de la bóveda catalana de rasillas colocadas en plano pero, a pesar de las similitudes de orden aparente, el desarrollo de la última se ha realizado de manera independiente de la existencia de la técnica romana, si bien entra dentro de lo posible, que una inspirara a otra.

En el sector occidental de las atarazanas, existe una zona sin arcadas junto al acceso Oeste, constituido por cuatro naves de bóveda de cañón y ensanchamiento cen-

tral con soluciones en crucería en algunos casos. La primera de estas naves luce en su portada una riqueza decorativa sospechosa de haber precedido el acceso a un morabito u otro espacio sagrado de importancia que estaba cubierto por una cúpula singular, tal y como se había adelantado en el comentario de la iconografía histórica del edificio.

La creación y consolidación de un puerto para los navíos pesqueros a una decena de kilómetros de la villa de Ghar el-Mehl durante el último tercio del siglo XX, en gran parte, ha vaciado de contenido la función de estos almacenes, que ya se encontraban en estado de semiabandono. Las labores de cubrición del pórtico citadas, emprendidas por el Ayuntamiento de la localidad, se realizaron en paralelo con el desmantelamiento de las últimas funciones que amparaban. Sin embargo, todavía una docena de barcas de pescadores de pequeño calado utiliza las naves como resguardo y almacén de costillajes de esquifes y pertrechos de pesca. La arquitectura se mantiene en pie gracias al carácter masivo y monolítico de sus fábricas y sus bóvedas, que ofrecen una resistencia tenaz al colapso.



8. Vista del pórtico de las atarazanas en el momento de la reparación de una barca.



9. Estado del interior de una de las naves de las atarazanas

Propuesta de rehabilitación

La rehabilitación del patrimonio arquitectónico como las atarazanas de Ghar El-Melh que no sólo atesora un peso importante en la historia local, sino que trasciende a un ámbito mayor y, además, constituye una seña distintiva de la imagen de una villa, representa una labor de gran responsabilidad para las instituciones del país. Sin embargo, cuando la propiedad de este patrimonio presenta la particularidad de estar fragmentada en multitud de individuos, cualquier tipo de actuación se torna de mayor dificultad. Mayor complejidad reúne una hipotética intervención si, como es el caso, el municipio o el país correspondiente, frente a otras necesidades de carácter más perentorio, no dispone de abundantes medios para intervenir en el patrimonio arquitectónico algo que, en el fondo, resulta un mal extendido incluso a los países más ricos o desarrollados.

El importante desarrollo turístico de Túnez ha venido acompañado por inversiones localizadas en infraestructura y servicios, sobre todo, en ciertas zonas costeras orientales del país frecuentadas por el turismo extranjero, como Sidi Bou Said (Premio Aga Khan a la restauración de un conjunto arquitectónico), Hammamet, Susa, Monastir, Jerba... Cabe esperar que, dadas las magníficas condiciones naturales, climáticas, políticas y económicas del país, este turismo prolifere en el país para alcanzar y beneficiar otras zonas costeras del Norte del país, como Bizerte o la misma Ghar El-Melh que, hasta ahora, sólo reciben contingentes de turismo local.

El peligro de rehabilitación de un conjunto histórico como Ghar El-Mehl reside en la creación de paisajes construidos que albergan la historia arquitectónica pero pierden verosimilitud tras una mano restauradora

que relame las superficies y, en ocasiones, remeda artificiosamente las lagunas de la historia. Estas pequeñas ciudades acaban convirtiéndose en parques temáticos de sí mismos, objetos de consumo estacional que ordenan su vida en torno a la afluencia del turismo. Ejemplos de ello, se pueden encontrar en ciudades tunecinas como las citadas Sidi Bou Said o Monastir, pero también en muchas ciudades europeas como Brujas, Pierruge o Tallin.

En cualquier caso, si la única opción alternativa es la muerte de esta arquitectura, sea bienvenido el consumo estacional del patrimonio, siempre que se realice un esfuerzo por no desvirtuar la historia, no falsear el conjunto edificado y respetar la dignidad que merece tanto la arquitectura como sus más legítimos legatarios, los habitantes locales, cuya vida y actividad económica no deben necesariamente condicionarse en función de este nuevo uso.

En el caso de Ghar El-Mehl, la ubicación estratégica de las atarazanas entre los fuertes de Burj Al-Wustani, al Oeste, y Burj Al-Lutani, al Este, y entre la villa al Norte y la dársena al Sur, permite augurar un intere-



10. El abandono ha ocasionado el colapso de algunas bóvedas del conjunto.

sante futuro a este complejo arquitectónico cargado de historia. Además, las atarazanas constituyen el punto de unión de la villa con el mar, materializado a través del pórtico, que actúa como filtro o diafragma entre el espacio interior dedicado actualmente a la pesca y el exterior, el espacio público de la dársena.

Esta ubicación sugiere la creación de un paseo marítimo que vincule los dos fuertes que, dicho sea de paso, requieren una restauración y admitirían una musealización para eventuales exposiciones. Este paseo marítimo podría desarrollarse a dos niveles, a saber, bajo el pórtico de las atarazanas y sobre el mismo, permitiendo el dominio de un paisaje marítimo espectacular.

La conexión de la villa con la dársena tiene lugar en la actualidad a través de dos accesos al pie de los fuertes que se ubican a Oeste y Este



11. Restos de decoración y policromías del acceso a un posible morabito ubicado en el extremo occidental de las atarazanas.

del ala de las atarazanas. Sería planteable la creación de un cordón umbilical de la villa con la dársena del puerto a través de la cubierta de las atarazanas, y la posible conversión de ésta en una terraza panorámica vinculada al establecimiento del paseo marítimo a dos alturas entre los dos fuertes. Por su parte, la dársena fortificada podría constituir una magnífica prolongación de este paseo marítimo con contenido arquitectónico, paisajístico y cultural, con sólo pequeñas intervenciones de reparación y consolidación.

Dentro de esta propuesta de intervención, se conservarían las funciones privadas ligadas a la pesca que albergan algunas naves de las atarazanas, y se permitiría la ubicación de tiendas y talleres de artesanos en las naves que se encuentran abandonadas en la actualidad. Para ello, sería necesaria una intervención de rehabilitación de las naves de las atarazanas y la refacción de, al menos, algunos fragmentos de cubierta que colapsaron con el tiempo, con especial atención al *skyline* horizontal del conjunto. Otras zonas descubiertas, producto del colapso de las bóvedas pueden adecuarse como jardines con vegetación que permitan enriquecer de matices los espacios internos y articular el conjunto con focos de iluminación



12. Vista del interior de una nave de las atarazanas con cuatro pescadores rodeados de sus pertrechos.

natural.

Para la restauración de las atarazanas se recomienda la utilización de las técnicas vivas de la localidad de aparejos latericios para la realización de contrafuertes o refuerzos de arcos formeros, y armazón de bóvedas tabicadas con yeso como encofrado de hormigones masivos, muestra de la pervivencia de la huella del Imperio Romano en estos lares. Esta tradición constructiva está a salvo en la localidad y conviene darle un contenido en la restauración de la edificación histórica antes de que se pierda este saber artesanal, de la misma manera que conviene mantener siquiera parcialmente las actividades relacionadas con la pesca que albergan las naves atarazanas pues constituyen parte de su patrimonio cultural y arquitectónico.

BIBLIOGRAFÍA

- AAVV.: "Tunisie", Cycle International d'Expositions Musée Sans Frontières, "L'Art Islamique en Méditerranée", Ifriqiya, Treize siècle d'art et d'architecture en Tunisie, Déméter Édisud, 2000, "Ghar El-Melh", págs. 117-121
- AAVV.: Diccionario de la lengua española, Real Academia Española, vigésima segunda edición, Madrid 2001
- AAVV.: North Africa, Lonely Planet Publications, Singapore 1995
- CARASSITI, Anna Maria: Dizionario etimologico, Gulliver libri, Génova 1997
- COROMINAS, Joan: Breve diccionario etimológico de la lengua castellana, Editorial Gredos, Madrid 1987
- DJELLOUL, Neji, Les Fortifications en Tunisie, Túnez 1999, págs. 83-86
- KAROUI Naima, "Ghar El-Melh: Port admirable et village paisible", in Revue Tunisienne des sciences sociales, 1973, IBLA, réf. LO132-35
- MOLINIER J., Porto Farina, Bulletin Écono-

mique et Social de la Tunisie, 1909

- SAADAOU, Ahmed & DJELLOUL, Neji: "Ghar el-Melh: Une Ville Portuaie Tunisienne du XVIIe Siecle" en Africa XV, págs. 185-231, INP, Túnez 1999

- SOLTANI, Mahjoub: "Traces andalouses..." en La Presse, miércoles 22 de julio de 1998

- TORRES BALBÁS, L.: "Atarazanas hispanomusulmanas" en Al-Andalus, T. XVIII, 1946, págs. 176-210; reeditado en TORRES BALBÁS, L.: Crónica de la España Musulmana, 3, Obra Dispersa I, Al-Andalus, Instituto de España, Madrid 1982, págs. 130-172

NOTAS:

1. El presente artículo ha nacido de la investigación subvencionada por el proyecto de la Comisión Europea INCO DC Contrato EC nº IC18CT980385 "Integration of traditional and new Techniques for the Protection and Conservation of Historical Built Heritage in Earthquake-prone Areas", desarrollado en la villa de Ghar El-Melh (Porto Farina) (Túnez) del 5 al 13 Mayo de 2001
2. Plan de Ghar el Melh hacia 1669. Deviviers, B.N.P., S.H.M., Port. 105, div. 6, p.2
3. Plan de Ghar el Melh hacia 1699. Albert, B.N.P., S.H.M., Port. 105, div.6, p. 13
4. Plan de Ghar el-Melh al principio del siglo XVIII, B.N.P., S.H.M., Port. 105, div. 6, p. 12

