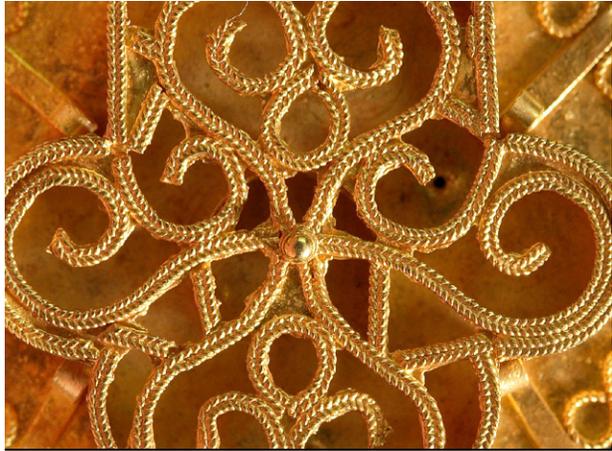


TUDMĪR

N6 REVISTA DEL MUSEO
SANTA CLARA
MURCIA
2021



TUDMĪR, 6

Revista del Museo Santa Clara de Murcia

Edita

Museo Santa Clara de Murcia
Servicio de Museos y Exposiciones
Dirección General de Patrimonio Cultural
Consejería de Educación y Cultura
Región de Murcia



Consejo de redacción

Alberto García Porras.
(Universidad de Granada)
Andrés Martínez Rodríguez.
(Museo Arqueológico de Lorca).
Carmen Martínez Salvador.
(Ayuntamiento de Murcia)
Jorge Alejandro Eiroa Rodríguez.
(Universidad de Murcia)
Indalecio Pozo Martínez.
(Centro Internacional de estudios y de museos de la Vera Cruz de Caravaca)
Luis E. de Miquel Santed.
(Museo Arqueológico de Murcia)
Rafael Azuar Ruiz.
(Museo Arqueológico de Alicante).
Virgilio Martínez Enamorado.
(Escuela de Estudios Árabes de Granada)

Consejo asesor

Sonia Gutiérrez Lloret.
(Universidad de Alicante)
Carolina Domenech Belda.
(Universidad de Alicante)
Jaume Coll Conesa.
(Museo Nacional de cerámica “González Martí” de Valencia)
Julio Navarro Palazón.
(Escuela de Estudios Árabes de Granada. CSIC);
Pedro Jiménez Castillo.
(Escuela de Estudios Árabes de Granada. CSIC);
Helena Kirchner.
(Universidad Autónoma de Barcelona)
Joseph Torró.
(Universidad de Valencia)

Coordinación

Mariángeles Gómez Ródenas

ISSN:

Depósito legal: MU 1628- 2009

Maquetación:

www.atosio.com

Diseño de portada

Pendiente de oro. Tesoro de la plaza Yesqueros. Segunda mitad del siglo XV.
Museo Santa Clara de Murcia.



ÍNDICE

ARTÍCULOS

| | |
|---|-----|
| EPIGRAFÍA DE LAS TAIFAS DE DENIA Y TUDMĪR (1012-1102). EPITAFIO DEL GOBERNADOR DE MURCIA. Carmen Barceló | 7 |
| PUERTOS ANDALUSÍES, UNA NUEVA PERSPECTIVA. EL CASO DE LA TORRE DEL CAP DE L'ALJUB (SANTA POLA, ALICANTE). Raquel Bujalance Silva | 37 |
| YAKKA: UN CASTILLO DE LA KŪRA DE MURCIA. Liborio Ruiz Molina | 57 |
| JOYAS MEDIEVALES EN MURCIA. Ana Labarta | 81 |
| ESTUDIO DE DOS PINJANTES BAJOMEDIEVALES CONSERVADOS EN EL MUSEO ARQUEOLÓGICO DE MURCIA María Isabel Molina Campuzano | 123 |

PUERTOS ANDALUSÍES, UNA NUEVA PERSPECTIVA. EL CASO DE LA TORRE DEL CAP DE L'ALJUB (SANTA POLA, ALICANTE)

ANDALUSIAN PORTS, A NEW PERSPECTIVE. THE CASE OF
L'ALJUB CAPE TOWER (SANTA POLA, ALICANTE)

Raquel Bujalance Silva*

RESUMEN

En este trabajo se presenta uno de los escasos ejemplos donde se han documentado estructuras relacionadas con un ámbito portuario en el Mediterráneo andalusí. Se ha realizado una revisión de los restos arqueológicos de época islámica identificados como la torre del Cap de l'Aljub en Santa Pola (Alicante), poniéndolos en común con la información proporcionada por las fuentes árabes y analizándolos desde una perspectiva global de la geopolítica de esta zona costera en el siglo XI.

PALABRAS CLAVE

Al-Andalus, Puerto, Mediterráneo, Santa Pola, Cap de l'Aljub

ABSTRACT

In this work is exposed one of the scarce examples in which there have been documented possible structures related to a port in the Andalusian Mediterranean. This was found during a revision of one of the Islamic structures identified as the L'Aljub cape tower in Santa Pola (Alicante). They have been related thanks to the information given by the Arab sources and analysed from geopolitical perspective in this coastal area in the XI century.

KEY WORDS

Al-Andalus, Port, Mediterranean, Santa Pola, Cap de l'Aljub

* Universidad de Alicante

1. UNA BREVE APROXIMACIÓN A LA PROBLEMÁTICA PORTUARIA EN EL MEDITERRÁNEO ANDALUSÍ

La principal dificultad que presenta la investigación de los puertos andalusíes radica en la descompensación cuantitativa que existe entre las fuentes materiales y las fuentes escritas; mientras los hallazgos materiales son escasos, los testimonios escritos que describen las complejas rutas marítimas son numerosos.

Al hilo de esta cuestión han tenido lugar diversas discusiones científicas que confluyen mayoritariamente en un mismo veredicto: a pesar de que necesariamente tuvo que haber un buen número de puertos en el Mediterráneo, la ausencia de evidencias físicas dificulta su estudio. Esta realidad ha condicionado la historia de la investigación hasta el punto de que los primeros trabajos de referencia que plasman el panorama portuario del Mediterráneo andalusí, realizados por C. Courtois (1957) y T. Lewicki (1978), analizan la red marítima descrita por al-Bakrī (siglo XI)¹ entre la península Ibérica y el norte de África.

Años más tarde estas mismas rutas descritas por otros geógrafos andalusíes como al-Idrīsī (siglo XII) fueron estudiadas y analizadas por M. de Epalza en distintas

ocasiones, como en *Costas alicantinas y costas magrebíes en el espacio marítimo musulmán según los textos árabes* (1986), y por M^a J. Rubiera en *La taifa de Denia* (1985), siempre a partir de las fuentes escritas. Más recientemente, otros autores han aportado una perspectiva arqueológica al estudio. J. A. Gisbert ha enfocado los restos urbanos de la Denia islámica al análisis de la taifa de Muğāhid y su repercusión en el ámbito marítimo². Por su parte, R. Azuar ha investigado el registro material mueble que testimonia el trasiego comercial existente durante las taifas en diversos trabajos que han cristalizado en un volumen monográfico publicado recientemente, *Las taifas del Sharq al-Andalus en las rutas y el mercado mediterráneo del siglo XI* (2019).

En este panorama general resulta de interés el análisis de los restos hallados donde hoy se ubica el fortín renacentista conocido como castillo de Santa Pola (Alicante), por ser uno de los escasos ejemplos donde se han documentado posibles estructuras relacionadas con un ámbito portuario en el Mediterráneo andalusí³ (fig. 1). Durante los años 2003 y 2004, S. Yus dirigió dos intervenciones arqueológicas en el castillo de Santa Pola: la pertinente a las obras de rehabilitación de dicha fortaleza (2003) y la excavación del patio de armas del castillo (2003-2004).

1. Kitāb al-Masālik wa-l-Mamālik; al-Hāyḡī.

2. Uno de los últimos trabajos en esta línea es Dénia, poder i el mar en el segle XI: el regne taifa dels Muğāhid, coordinado junto a F. Franco y publicado en 2019.

3. S. Gutiérrez (1997) ya propuso la posible existencia de una estructura portuaria andalusí en Santa Pola antes de que fuese hallada alguna evidencia material que lo pudiese corroborar.



Figura 1. Ubicación de los enclaves del Mediterráneo andalusí mencionados en el artículo.

Fue en esta segunda intervención donde documentó restos de una infraestructura que interpretó como una torre islámica datada entre los siglos XI y XII, que posteriormente dio origen a “la torre del Port del Cap del Aljub”, mencionada en las fuentes medievales⁴ (Yus, 2012, p. 159). A partir de dicho hallazgo, proponemos una revisión del ámbito portuario en esta área costera del Mediterráneo andalusí de los siglos XI y XII que permite plantear la hipótesis de la existencia de infraestructuras portuarias surgidas durante los reinos de taifas, momento de nacimiento de nuevos Estados que apuestan por el mar como medio para alcanzar un dominio geopolítico y económico que les permita cierta

independencia y estabilidad, difíciles de alcanzar en ese momento.

Estos enclaves pertenecerían a ciudades no costeras y en muchas ocasiones se situarían en desembocaduras de ríos o próximos a caminos. De esta manera, los espacios portuarios aprovecharían las condiciones naturales del terreno, ubicándose en puntos fácilmente fondables, y a su vez estarían bien comunicados con la ciudad de la que dependerían por vía terrestre o fluvial. Además, dispondrían de dos estructuras básicas, torre y almacén, con las que se asegurarían dos funciones: la torre defendía y vigilaba el acceso costero de la circunscripción territorial mientras el almacén ejercía de centro de redistribución de los bienes receptados.

4. J. Hinojosa (1997) y J. L. Menéndez (2012).

2. EL DESARROLLO DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS (SIGLOS IX - XII)

El Mediterráneo fue esencial en el gobierno andalusí desde el inicio del Emirato dependiente. De hecho, las incursiones enemigas fueron escasas durante una primera etapa, circunstancia que probablemente repercutió en la estrategia de asentamiento de los nuevos pobladores y el desarrollo de sus ciudades e infraestructuras; con una relativa pax mediterránea, no resultaba prioritario fortificar la costa y primó el establecimiento en el interior (Lirola 2014, p. 52).

Con el inicio del Emirato independiente y tras una etapa de transición, el panorama político había cambiado y el gobierno de ‘Abd al-Raḥmān II fue un reflejo de ello. Durante este mandato se establecieron nuevas políticas y estrategias que se desarrollaron a lo largo de este período. Bajo el gobierno de ‘Abd al-Raḥmān II se aplicaron nuevas medidas: permisibilidad de navegaciones respecto a las comunidades de marineros independientes, implantación de estructuras defensivas y autorización de construcción de ribats a comunidades independientes en enclaves costeros estratégicos. La intención que subyace respecto a esta última por parte del Califato no es otra que incrementar su defensa con medios ajenos.

Finalmente, tras las incursiones vikingas y cristianas, se establecieron dos puntos

estratégicos para la flota, uno en el norte -Tortosa- y otro en el sur -Sevilla-, ambos enclaves dotados de astilleros (Picard, 2018, pp. 110, 120).

A pesar de esta iniciativa en la que comenzó a tejerse una nueva red marítima bien definida en la costa oriental ibérica que comunicaba con el resto del Mediterráneo, fue ‘Abd al-Raḥmān III quien terminó de fraguar las bases del sistema portuario que se desarrollaría durante el siglo XI.

En la primera mitad del siglo X, dicho gobernante creó un elaborado dispositivo político-militar en el que fue fundamental la nueva administración del territorio de marcado carácter centralizador. Evidentemente, el control marítimo a través de los puertos fue una de las estrategias que permitieron desarrollar esta misión.

Una de las medidas adoptadas fue el sometimiento de los ribats al poder califal, lo que significó el fin de las comunidades independientes de marineros. El poder califal incentivó la reurbanización de estos asentamientos con el objeto de evidenciar la implantación de una nueva etapa política en al-Andalus (Picard, 2018, pp. 120-122).

Con el control territorial del Mediterráneo andalusí ‘Abd al-Raḥmān III hizo del Califato una de las principales potencias marítimas del momento. De esta manera, trató de alcanzar sus dos objetivos princi-

pales: el dominio comercial y la conquista de territorios, en particular la del norte de África (Picard, 2018, p. 259).

De hecho, R. Azuar (2019, pp. 183-184) interpreta el sometimiento de “las coras de Tudmîr, de Xàtiva y de València y muy seguramente Tortosa”, la creación de “la flota califal con sede en Almería (933) tras la conquista de Melilla (926) y las plazas costeras de Ceuta (931) y Orán (931) en el Magreb” y “la fundación de las atarazanas de Tortosa (945) y posiblemente otra en el puerto de Dénia⁵” como tres movimientos consecutivos de una misma estrategia que tenía como fin “frenar las ambiciones expansionistas de los Fatimíes por el Magreb y el Mediterráneo Occidental” y evidenciar el poder califal en dichos territorios.

Los resultados de las investigaciones realizadas en los últimos años han permitido vislumbrar un desarrollo portuario más paulatino. En este sentido, C. Picard (2018, p. 122) considera que el comienzo de este panorama marítimo habría que situarlo más bien en el gobierno de ‘Abd al-Raḥmān II. Como ya se ha mencionado, aunque los contextos y objetivos de ‘Abd al-Raḥmān II y el primer califa de Córdoba no tuviesen una idéntica perspectiva, medidas tan relevantes como el establecimiento portuario de Tortosa se constituyen durante el primer gobierno. ‘Abd al-Raḥmān III hizo suya esta idea

mediante la reurbanización y el florecimiento de la ciudad, construyendo un nuevo astillero con una inscripción conmemorativa⁶.

Un caso similar es el de la medina almeriense. La proclamación del Califato cordobés provocó el enfrentamiento de éste con el Califato fatimí, que atacó en el año 955 a unos de los enclaves costeros más relevantes de al-Andalus, Pechina (*mariyyat Baḡyāna*). El asentamiento, recientemente incorporado al Estado omeya⁷, sufrió daños considerables, hecho que ‘Abd al-Raḥmān III aprovechó para construir un nuevo enclave asentado parcialmente sobre el anterior, al cual dotó de un imponente sistema defensivo y portentosas infraestructuras portuarias, comerciales y militares. Finalmente, el califa le otorgó la categoría de *madīna*, denominándola *madīnat al-Mariyya* Molina, 2005, p. 20-21; Picard, 2018, pp. 122-124).

De esta manera las fundaciones portuarias del Califato, tanto en centros de nueva planta como en los preexistentes, mostraban la magnitud de su poder a través de las instalaciones destinadas a la defensa, el comercio, la navegación, la religión (mezquitas, baños) y la política (ciudadelas). Estos cambios urbanísticos relegaron al olvido cualquier vínculo con

5. Hipótesis ya planteada por M. J. Rubiera (1985, p. 26).

6. Tortosa formaba parte de la ruta costera mediterránea diseñada por los marineros de Pechina, sirviendo estratégicamente de frontera con la cristiandad en época califal (Azuar, 2009, p. 574; 2016, p. 10).

7. ‘Abd al-Raḥmān III consigue incorporar Pechina al Estado omeya en el año 923 (Molina, 2005, pp. 20-21).

un gobierno anterior⁸. Asimismo ‘Abd al-Rahmān III transformó rutas comerciales como la que conectaba Italia, Cerdeña y Baleares, cuya puerta al Levante peninsular fue la Denia islámica (Picard, 2018, pp. 124, 155-158).

En consecuencia, Almería (*madīnat al-Mariyyā*), Denia (*madīnat Dāniya*) y Tortosa (*madīnat Ṭurṭūša*) serían tres de los principales centros portuarios que, complementados con enclaves intermedios de menos relevancia, conformarían una compleja red marítima en la costa oriental ibérica, conectada tanto con el norte de África como con el Mediterráneo oriental.

La creación de las taifas mediterráneas tras el fin del Califato trajo consigo un nuevo panorama político en el que las rutas marítimas y el comercio tuvieron un papel esencial.

R. Azuar (2019, pp. 184-186) atribuye a este período un nuevo desarrollo de ocupación del territorio costero en el que identifica dos tipos de asentamientos. El primero de ellos, se caracteriza por su función exclusiva de almacenaje en “humedales y almarjales” que responden a puntos de distribución y “navegación de cabotaje”. La característica principal de estos enclaves es la nula relación que

presentan respecto al Estado, el cual no tendría ningún tipo de control sobre ellos. La Torre de la Sal (Ribera de Cabanes) o la ermita de Jadrell (Castellò de la Plana) son algunos de los ejemplos que propone.

El segundo de ellos sería el *ḥiṣn* litoral, cuya implantación se produciría durante la segunda mitad del siglo XI. Estos asentamientos sí dependerían de los gobiernos taifas. R. Azuar identifica los enclaves de Tortosa, Valencia, Denia, Mallorca, Alicante o Cartagena como ejemplos de este tipo de ocupación.

La relevancia de este tipo de asentamientos costeros en el panorama marítimo se vislumbra a través del registro material mueble. Durante este siglo, el esplendor de la taifa de Denia se vio acrecentado y los atafiores de sus alfares llegan a la costa de Pisa, de la misma manera que los broncees fatimíes llegan al puerto de la capital de la taifa gobernada por Muḡāhid b. ‘Abd Allāh al-‘Āmirī (Azuar, 1995, p. 45; *id.*, 2018a, pp. 260- 262; *id.*, 2018b, p. 61).

8. C. Picard (2018, p. 290) analiza esta estrategia propagandística que practicaron los califas en el urbanismo y en la producción de textos y mapas, reflejando un Mediterráneo andalusí en el que alteraban o incluso eliminaban los logros que sus predecesores hubiesen obtenido en el panorama marítimo y urbano.

3. EL CASO DE LA TORRE DE CAP DE L'ALJUB (SANTA POLA, ALICANTE), UN NUEVO TIPO DE ASENTAMIENTO

3.1 Santa Pola en los textos Árabes

Las infraestructuras portuarias han prestado a lo largo de la Historia un papel fundamental en las planificaciones de expansión y control del territorio además de, indiscutiblemente, en el desarrollo económico. Así ha quedado reflejado para el caso de al-Andalus en los testimonios de numerosos geógrafos.

Quizá uno de los ejemplos más relevantes sea Abū' Ubayd al-Bakrī (1040-1094), un geógrafo andalusí de finales del siglo XI que describe en su obra la relación entre puertos de la costa magrebí y la andalusí:

“En cuanto a la relación de los puertos (marāsi, plural de marsà, “fondeadero”) a partir del puerto de Aslan hacia el este [...].

Le sigue a seis millas (amyāl, plural de mil) el puerto del monte de Orán (wahrān), puerto grande (marsà kabir, Mazalquivir), protegido de toda clase de vientos. Tiene enfrente, en tierras de al-Andalus, el puerto antiguo de Aškūbiraš, donde los marinos fondeaban antes de desembarcar en Bayyāna (Pechina, antigua capital de Almería). Del uno al otro hay dos etapas y media.

Le sigue, también hacia el este, a cuarenta millas por tierra, el puerto de ‘Ain Furrūy (“Fuente de Pollos”, actual Bethioua). Es un puerto seguro, de invierno. Tiene pozos de agua. Sus casas están sobre un cementerio. Tiene enfrente, en tierras de al-Andalus, el puerto de Aguilas (Āqila), que es el puerto de la ciudad de Lorca (Lūrqa). Del uno al otro hay tres etapas [...].

Le sigue, hacia el este, el puerto de Qaṣr al-Fulūs (“Fortaleza de las Monedas”), que es una ciudad junto al mar; que no está habitada. Tiene agua traída artificialmente y que se saca hurgando en el suelo. Corresponde, en tierras de al-Andalus, al puerto de Cartagena (Qartayāna).

Le sigue, a treinta y cinco millas, el puerto de Magua Bani Haéim (fracción Maguila de los Háshim). Es un puerto de verano, que no está protegido de los vientos. Tiene una fortaleza religiosa (ribāt) a orillas del mar, con gente. Tiene mucha agua. Tiene enfrente, en tierras de Al-Andalus, a Captel de Tudmir (Qabīl Tudmīr, en la parte norte del Mar Menor, según al-Idrīsī, llamado “de Tudmir” para diferenciarlo de su homónimo de la desembocadura del Guadalquivir).

Le sigue el puerto de la ciudad de Tenes, con los puertos de liṭābī (“poco importantes”, según traducción de De Slane) entre los dos. Es puerto de verano, protegido por el este y por el oeste. Tiene agua que surge a la superficie. El puerto de Tenes tiene enfrente, en tierras de Al-Andalus, Santa Pola (Šant Bul)”⁹.

9. Según traducción de M. de Epalza (1986, pp. 26-28).

La descripción que realiza al-Bakrī se prolonga hasta el puerto de Peñíscola (Baniškula) en el ámbito peninsular y hasta la isla de Mallorca en el ámbito insular¹⁰.

El trasfondo de esta obra es algo más complejo de lo que pueda parecer en un primer momento. El geógrafo reconoce hasta en 24 ocasiones tomar el texto de al-Warrāq (904-973). Mientras que el encargo del texto original de al-Warrāq lo hace el califa al-Ḥakam II con el objeto de conocer bien el norte de África desde una perspectiva político-administrativa, al-Bakrī elabora su texto en 1068 en la corte de al-Mu'tasim en la taifa de Almería con la finalidad de tener un registro actualizado de un territorio que se encontraba sumido en continuo cambio (Franco, 2018a, pp. 131-134)¹¹.

Del testimonio de al-Bakrī se desprenden dos realidades. La primera es la evidente relevancia de la costa mediterránea andalusí en el devenir del ámbito marítimo del mundo árabe, hecho que queda también constatado de manera material. Ejemplo de ello es el alcance geográfico de la taifa de Denia, documentado por el hallazgo de un conjunto de bronce fatimíes de producción egipcia y sirio-palestina o por los ataiferos localizados en San Piero a Grado de Pisa, procedentes de testares

de las Denia y Mallorca islámicas (Azuar, 2018a, pp. 260-262; id., 2018b, p. 61). La segunda realidad es la contextual. Aunque al-Bakrī se base en una obra anterior, modifica los detalles pertinentes con el fin de reflejar el panorama de la costa mediterránea andalusí de finales del siglo XI, momento en el que los gobernantes de las taifas ya han fomentado el comercio marítimo.

La entidad portuaria de Santa Pola no solo va a ser referenciada en estos casos. Se tiene constancia de otros geógrafos andalusíes que hablan de ello.

Al-'Uḍrī (1003-1085) escribió su obra *Kitāb tarṣī' al-ajbār*¹² en la corte de al-Mu'tasim al igual que al-Bakrī (Franco, 2018a, p. 132). En ella menciona el puerto de Santa Pola:

*“Me contaron que en la costa de Elche, perteneciente a la cora de Tudmīr, en el puerto llamado de Šanta Būla había una peña conocida por la Peña del lobo”*¹³.

Al-Idrīsī (1099-1175/6) en su obra *Nuzhat al-musthtāq fi ijtirāq al āfāq*¹⁴ menciona el horizonte geográfico de la isla de Tabarca y la costa de Santa Pola enfocándola esta vez a *Ṭaraf al-Nāzūr*, el cabo de Santa Pola.

10. Según J. García (1986, pp. 374-375) al-Ya'qūbī, geógrafo del siglo IX, ya menciona la situación geográfica fronteriza entre Tenés y la actual Santa Pola.

11. F. Franco (2018a) realiza un análisis innovador sobre este tipo de obras geográficas que suelen llevar por título *Kitāb al-Masālik wa-l-mamālik* (Tratado sobre los caminos y los reinos), las obras de al-Warrāq, al-Bakrī, Al-'Uḍrī y al-Idrīsī las incluye como tales.

12. Esta obra será “citada posteriormente como *Nizām al-mar'yān fī l-masālik wa-l-mamālik* por otros geógrafos y compiladores” (Franco, 2018b).

13. Fragmento de la obra de al-'Uḍrī según E. Molina, 1972, p. 68.

14. Al contrario que las obras anteriores, que se caracterizan por ser más bien una recopilación de información, al-Idrīsī “elabora un rutero con una cartografía añadida” (Franco, 2018a, p. 134).



Figura 2. La costa noreste de al-Andalus a mediados del silo XII, según las obras de al-Idrīsī, *Nuzhat al-musthtāq* y *Ṭaraf al-Nāzūr*. Elaborado a partir de J. Piqueras (2009, p. 156, fig. 13).

“Illa Plana. En sus inmediaciones [de Alacant] al occidente, hay una isla denominada Ablansa, que dista una milla de la costa; es este un puerto excelente, donde se ocultan los navíos de los enemigos. Frente a esta isla está Taraf al-Nazur [el-Cabo del Vigía: hoy de l’Aljub]”¹⁵.

15. Fragmento de la obra de al-Idrīsī según R. Dozy y M. J. de Goeje, 1968, pp. 192-193.

J. Abid (1989, p. 468) traduce otro texto de al-Idrīsī¹⁶, proponiendo lo siguiente acerca del topónimo *Ṭaraf al-Nāzūr*: “El vocablo *al-nāzūr* significa literalmente en árabe ‘el que mira, observa o vigila atentamente’. En la zona costera de Alicante sitúa al-Idrīsī un cabo al que denomina *Ṭaraf al-Nāzūr*, que los traductores convierten en ‘Le cap du garde’ y al que iden-

16. La obra en cuestión es *Uns al-Muhaḡ wa-rawḡal-Furaḡ*.



Figura 3. Vista aérea del Castillo-Fortaleza de Santa Pola donde se destaca el área intervenida por S. Yus en 2003-2004. Plano elaborado a partir de A. Retz (1778), en M. J. Sánchez y A. García (1990, p. 62).

tifican con el actual Cabo de Santa Pola, en la provincia de Alicante”.

El carácter de vigilancia que se deriva de este topónimo podría ponerse en relación con la torre documentada por S. Yus.

Según M^a P. Maestro (1963), al-Ḥimyarī (siglo XV) en su obra *Kitāb al-rawḍ al-Mi`tar fī jabar al-aqtar* relaciona la *madīna* ilicitana con el enclave de Santa Pola:

“Se cuenta, entre otras curiosidades, que sobre la orilla cercana a Elche, en el fon-

deadero llamado Santa Pola, hay piedras llamadas <<las piedras del lobo>> [...]”¹⁷.

Estas fuentes escritas exponen la naturaleza portuaria de Santa Pola. Hecho que queda reflejado en el plano diseñado por J. Piqueras (2009, p. 156) según las obras de al-Idrīsī (fig. 2).

A partir de las fuentes escritas y el contexto analizado se plantea la existencia de unas instalaciones portuarias entre la costa murciana y la Vega Baja del río Segura

17. Al-Ḥimyarī reproduce con estas palabras el texto de al-‘Uḡrī (Sánchez y Alonso, 2004, p. 108).

que, sin embargo, son difíciles de constatar a nivel material.

A. Una evidencia material de carácter portuario

Como se ha señalado con anterioridad, durante los años 2003 y 2004 S. Yus dirigió la excavación arqueológica del patio de armas del castillo de Santa Pola (Alicante), donde localizó un conjunto estructural interpretado como “la torre del Port del Cap del Aljub”. Dicho hallazgo se produjo concretamente en “el interior de las crujías más meridionales del ala este, que son las estancias anexas al norte del

baluarte este” (Yus, 2012, p. 160) (fig. 3).

Según S. Yus (2012, p. 160-163), las estructuras documentadas se encontraban críticamente afectadas por la construcción del castillo-fortaleza del siglo XVI. De hecho, el muro perimetral de dicho complejo defensivo seccionaba parte de la estructura anterior. Los muros de época medieval se caracterizan por su fábrica de tapial calicostrado y por su anchura, que alcanza aproximadamente metro y medio. La autora describe cómo estos muros “en planta marcan el perímetro de unas crujías en el interior de una superficie mayor, delimitada por unos muros exterior-



Figura 4. Planta de las estructuras documentadas por S. Yus en 2012 en la se ha indicado los diferentes elementos estructurales. Elaboración propia a partir de S. Yus (2012, p. 162).

res de más anchura, que hacen las veces de muralla o cerca defensiva del espacio interior de ocupación”. Es decir, una estructura perimetral envolvería la estructura turriforme propiamente dicha.

La torre, circundada por los muros defensivos, contaría con una división interna tripartita, accediendo a estos espacios por una puerta localizada al norte de la estructura. El espacio interno está estructurado por una cámara central a la que se abren dos estancias laterales.

Este paso es atravesado por un canal asociado a la captación de agua y a un posible aljibe, probablemente de un momento posterior.

Como último apunte estructural, en el tramo norte se documentan diferentes muros que se adosan a la estructura principal (la torre), pudiendo identificarse como ambientes destinados a actividades de almacenaje o descanso. Estas estancias serían las únicas cubiertas de todo el complejo (fig. 4).

Finalmente, la autora concreta que las estructuras se asientan bien sobre un estrato de tonalidad anaranjada y textura arcillosa que cubre a la roca madre o directamente sobre la piedra, lo que permite “prescindir de una cimentación más elaborada”. La ausencia de pavimentos o niveles de usos de los espacios descritos dificulta la lectura estratigráfica del registro y su interpretación.

En cuanto a cronología, el yacimiento se enmarcaría entre los siglos XI y XIII. S. Yus (2012, pp. 159, 163-164) afirma que “estos hallazgos remontan la cronología de ocupación a la segunda mitad del siglo XI”. Según la autora, los materiales asociados al estrato donde se asientan las estructuras se adscriben al siglo XI “[...] por la aparición de motivos decorativos en las jarritas de ‘flores de loto entre metopas’, jarritos de perfil de saco, atafiores vidriados con decoración en ‘verde y manganeso’ o marmitas hechas a mano sin cubierta vítrea [...]”, mientras que los materiales más tardíos, relacionados con los estratos de relleno, corresponden a un registro característico de finales del siglo XII y principios del siglo XIII, destacando “[...] algún fragmento con la representación de la mano de Fátima, paredes de jarritas decoradas con la técnica del esgrafiado, trozos de atafiores con cubierta vítrea verde oscuro al interior, verde claro al exterior con molduras próximas al pie anular de tamaño medio o alto, así como el borde de una tinaja estampillada bajo cubierta verde oscuro o candiles de pie alto [...]”.

La directora de la excavación concluye datando el origen del yacimiento en el siglo XI, “período del que no quedan evidencias constructivas en la superficie excavada”. Este asentamiento se consolidaría posteriormente, relacionando las estructuras documentadas a época almohade.

En cuanto a su funcionalidad, apunta que “[...] la existencia de estancias en el interior de un recinto murado, denota que es una forma de explotación del territorio y no sólo un punto de control visual costero [...]”, identificándolo finalmente como la Torre Vieja o Torre del Cap de l’Aljub (Yus, 2012, p. 165).

A partir de estas evidencias consideramos que los restos hallados por S. Yus corresponden a un nuevo tipo de asentamiento costero respecto a los ya descritos por R. Azuar (2019, pp. 185-186) para el siglo XI.

Este tipo de enclaves se crearían con el fin de reforzar los aspectos militares y comerciales del área litoral de las taifas. Es decir, las taifas costeras, además de encontrar en las capitales sus puertos principales contarían con “puertos secundarios” que estuviesen directamente relacionados con otras de sus ciudades cercanas a las costas. La ciudad y su asentamiento costero, a pesar de su evidente separación geográfica, estarían conectados por vías fluviales y terrestres.

Estos asentamientos dispondrían de infraestructuras de menor entidad que la de los puertos principales. Esto es debido a que tuvieron que realizarse rápidamente teniendo en cuenta que los límites territoriales de las taifas se dibujaban y desdibujaban con relativa frecuencia, lo que dificultaba el asentamiento de estructuras portuarias de gran envergadura que re-

quiriesen grandes esfuerzos temporales y económicos. El papel de estos centros sería geopolítico y comercial, ya que compartirían funciones de control, distribución y defensa de los litorales de las grandes taifas, cuya extensión en algunas ocasiones las hubiese hecho difícilmente gobernables sin una jerarquización territorial. Finalmente, algunos de estos asentamientos serían abandonados durante el siglo XII debido a la nueva coyuntura política que viviría al-Andalus con las dinastías africanas; sin embargo, otros, cuya relevancia hubiese sido notoria durante el siglo XI, serían consolidados a través de infraestructuras de mayor envergadura. Este sería el caso de Santa Pola¹⁸.

3.2 El enclave costero de la Santa Pola islámica en su contexto

Según la investigación llevada a cabo, el enclave de Santa Pola sería un punto costero de control, defensa y distribución vinculado a la *madīna* ilicitana (*madīnat Ilš*); partiendo de esta idea, los contextos medievales islámicos de la actual Santa Pola no se pueden entender sin tener en cuenta la historia de la urbe.

El desarrollo de la ciudad islámica de Elche presenta una problemática particular ya que sus contextos más antiguos no parecen anteriores a la segunda mitad del

18. A esta fase corresponderían los restos del complejo turriforme documentado por S. Yus (2012).

siglo X (Gutiérrez, 1996, pp. 236-237; Barceló y López, 2006, pp. 70-71). Este hecho se podría relacionar con la cronología propuesta para el afloramiento de dichos “puertos secundarios”, el siglo XI, que podrían concordar con el asentamiento definitivo del enclave.

En la obra de al-‘Uḍrī, *Al-masâlik ilâ gamî al-mamâlik*, se puede esbozar de manera efímera e interrumpida el transcurso histórico-administrativo de la Elche islámica durante el siglo XI.

“Parte del país de Tudmīr pasó a manos de ‘Abd al-‘Aziz b. Abī ‘Āmir –Murcia, Lorca y sus dependencias-, mientras que Orihuela, Elche y sus territorios caían en poder de Muḡāhid, señor de Denia, hasta que murió y estaba (n) en poder de su hijo ‘Alī b. Muḡāhid. Luego al-Muqtadir billāh Aḡmad b. Sulaymān b. Hūd se apoderó de Denia [...]”¹⁹.

Al-‘Uḍrī con esta breve referencia hace mención a dos conflictos esenciales en el discurso histórico de la Elche islámica acaecidos durante los reinos de taifas, concretamente durante la primera mitad del XI. El primero trata del fin de la hegemonía de la taifa de Almería y el auge de la taifa de Denia, mientras que el segundo tiene que ver con la relevancia recién adquirida de la taifa de Zaragoza a la caída de la taifa de Denia (Barceló y López, 2006, pp. 75-76).

Para el tema que atañe al presente artículo, las estructuras portuarias secundarias o de redistribución, vamos a centrarnos en la primera mención de la *madīna* de Elche. Al-‘Uḍrī afirma que la población ilicitana y de Orihuela, como zona fronteriza, acaban finalmente en las manos de Muḡāhid, pasando a formar parte de la taifa de Denia hasta su caída.

Tras la muerte de Muḡāhid en 1045 es su hijo, ‘Alī Iqbal al-Dawla, quien mantiene en el gobierno heredado de su padre un período de relativa paz y bienestar económico fundamentado en la actividad marítima. Las condiciones político-administrativas de esta etapa facilitarían la creación de accesos marítimos a los últimos territorios anexionados por Muḡāhid. De esta manera la Elche islámica tendría su enclave costero en la actual Santa Pola, Orihuela pudo tenerlo en Guardamar del Segura (ambas conectadas por el río Segura) y Murcia en Cartagena²⁰; controlando las costas más alejadas de la capital de la taifa de Denia a la misma vez que serían de centro de distribución.

INTERPRETACIONES FINALES

El estudio realizado nos permite añadir una hipótesis a la discusión científica sobre el Mediterráneo andalusí. En ella se identifica un nuevo tipo de enclave costero contextualizado en un espacio cronológico y geográfico concreto: el Levante peninsular de los siglos XI y XII, aunque

19. Fragmento de la obra de al-‘Uḍrī según E. Molina, 1972, p. 259.

20. En el caso de Cartagena diferimos de la tipología asignada por R. Azuar (2019, p. 186).

nada impide que pudieran extenderse más allá del área estudiada.

Los “puertos secundarios” forman parte de una red de enclaves, terrestres y costeros, que es diseñada desde el segundo tercio del siglo XI. A partir de este momento la situación geopolítica de las taifas se desenvuelve de manera diferente a la forma en la que se había desarrollado en los primeros años de su existencia. Las taifas más poderosas comienzan a hacerse con otras, surgiendo de esta manera Estados de grandes extensiones territoriales.

Para que las nuevas taifas pudieran ejercer un control efectivo sobre sus territorios ampliados se vieron obligadas a reforzar el aparato administrativo mediante el empleo de distintos tipos de asentamientos distribuidos por todo su territorio, uno de ellos serían los costeros de redistribución. Dichos enclaves se localizaban en lugares geoestratégicos, asegurando la defensa y el control del litoral más alejado de las capitales de las taifas. Además distribuirían productos llegados del Mediterráneo funcionando a su vez como puertos.

Desde una perspectiva geográfica, se caracterizarían por hallarse en espacios fácilmente fondables, próximos a desembocaduras de ríos o a caminos que los mantuviesen conectados a las urbes a la que estarían ligados.

Las infraestructuras de los asentamientos descritos serían sencillas. Su construcción

se llevaría a cabo rápidamente teniendo en cuenta que el mapa geopolítico del momento estaba sometido a continuos cambios, dificultando construcciones de gran envergadura, sobre todo en zonas fronterizas, ya fuesen terrestres o marítimas.

Dispondrían de dos estructuras, una torre y almacenes, vinculadas a las funciones a las que estaban destinados: la defensa y el control por una parte y el almacenaje y la distribución por otra. En este caso se defiende que los restos documentados por S. Yus (2012) bajo el ala este del patio de armas del Castillo - Fortaleza de Santa Pola (Alicante) es un claro ejemplo de “puerto secundario”. Este complejo quedaría ubicado en el extremo norte del golfo del río Segura que actuaría de fondeadero natural y Elche sería la urbe con la que estaría relacionada.

El contexto histórico específico que se propone para el asentamiento de Santa Pola en particular y el sur de la provincia de Alicante en general es el de Muḡāhid y su hijo Alī Iqbal al-Dawla, gobernantes de la taifa de Denia. Muḡāhid, en un primer momento, enfocó la fundación de su nuevo reino en la conquista de dos de los tres puertos principales del Mediterráneo andalusí, Tortosa y Denia. Esta empresa finalmente se redujo al segundo²¹, donde estableció su capital, consiguiendo hacerse con el control del Levante peninsular y de las Baleares.

21. Muḡāhid termina perdiendo Tortosa en manos de otro ṣaḡāliba de nombre Muḡāffar (Rubiera, 1985, pp. 37, 58-59; Costa y Gisbert, 2017, pp. 10-11; Azuar, 2018a, p. 248).

Pocos años antes de su muerte, Muḡāhid se hizo con el norte de Tudmīr hasta Orihuela²², por lo que las ciudades islámicas de Elche, Orihuela y Lorca pasarían a ser tres ciudades relevantes de la taifa de Denia situadas en zona fronteriza y sin acceso directo al mar.

Teniendo en cuenta la cronología que S. Yus atribuye al primer momento de las estructuras documentadas, segunda mitad del siglo XI, es plausible que Alī Iqbal al-Dawla estableciese estructuras de redistribución y defensa a dichas urbes fronterizas y recién dominadas.

Las tres medinas, próximas al Mediterráneo, podían facilitar el flujo económico-comercial a la misma vez que aseguraban la defensa del litoral más alejado de la capital. De esta manera el puerto secundario de Santa Pola se convertía en la puerta marítima de Elche y, quizá, Guardamar del Segura en la de Orihuela y Águilas en la de Lorca.

FUENTES

Al-BAKRĪ, 1968: *Kitāb al-Masālik wa-l-Mamālik*; al-Ḥāyḡī (ed.). Beirut. M. de Epalza, (trad. parc.), 1986: “Costas allicantinas y costas magrebíes: el espacio marítimo musulmán según los textos árabes”. *Sharq al-Andalus*, 3, pp. 25-31.

Al-ḤIMYARĪ, 1963: *Kitāb al-rawḡ al-Mi`tar fī jabar al-aqtar*; M^a P. Maestro. (ed. y trad.). Valencia, Textos Medievales, 10.

Al-IDRĪSĪ, 1989: *Uns al-Muhaḡ wa-rawḡal-Furaḡ*; J. Abid Mizal (Estudio, edición, traducción y anotaciones): *Los caminos de al-Andalus en el siglo XII según Uns al-Muhaḡ wa-rawḡal-Furaḡ*. Madrid, CSIC.

Al-IDRĪSĪ, 1866: *Nuzhat al-musthtāq*, R. Dozy y M. J. Goeje (trad.): *Description de l’Afrique et de l’Espagne. Reimpression anastática de Leiden*, E. J. Brill (1968).

Al-‘UDRĪ, 1965, *Al-masālik ilā gamī` al-mamālik*; Al-Ahwānī (ed. y trad.): *Fragmentos geográfico-históricos de Al-masālik ilā gamī` al-mamālik*. Madrid; E. Molina, 1972: “La Cora de Tudmir según al-‘Udrī (s. XI). Aportaciones al estudio geográfico-descriptivo del SE Peninsular”. *Cuadernos de Historia del Islam*, 4, serie monográfica, 3.

22. Rubiera, 1985, pp. 40-41.

BIBLIOGRAFÍA

- AZUAR, R., 1995: “La Taifa de Denia en el comercio mediterráneo del siglo XI”. *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 9, pp. 39-52.
- AZUAR, R., 2009: “Al-Andalus. Una nueva potencia marítima (siglos VIII-XI-II)”. *Arqueologia Nàutica Mediterrània. Monografies del Casc*, 8, pp. 567-583.
- AZUAR, R., 2016: “Arqueología de las rutas, pecios y fondeaderos islámicos de las costas de Tudmîr (ss. VIII – XIII)”. *Tudmir: Revista del Museo Santa Clara, Murcia*, 4, pp. 7-26.
- AZUAR, R., 2018a: “Arqueología de la taifa talasocrática de Denia y el Mediterráneo”. En *Tawa'if: Historia y arqueología de los reinos taifas*. Granada, pp. 242-272.
- AZUAR, R., 2018b: “Bronces fatimíes de Denia”. *Marq, arqueología y museos*, 9, pp. 61-70.
- AZUAR, R., 2019: *Las taifas del Sharq al-Andalus en las rutas y el mercado mediterráneo del siglo XI*. Generalitat Valenciana.
- BARCELÓ, C. y LÓPEZ, E., 2006: “Estela funeraria del siglo XI y el crecimiento urbano de Elche (Alicante)”. *Marq, arqueología y museos*, 1, pp. 69-83.
- COURTOIS, CH., 1957: “Remarques sur le commerce maritime en Afrique au XIe siècle”. *Melanges d'Histoire et d'archéologie de l'occident musulman: Homenaje à G. Marçais*, II, (Algiers), pp. 51-59.
- COSTA, B. y GISBERT, J. A., 2017: *Com si el llamp desol fos el rostre de Muğāhid...Jornades d'estudi en commemoració del mil·lenari de la integració de les illes a la taifa de Dénia*. Treballs del Museu Arqueològic d'Eivissa e Formentera, 75.
- EPALZA, M. DE, 1986: “Costas alicantinas y costas magrebíes en el espacio marítimo musulmán según los textos árabes”. *Sharq Al-Andalus*, 3, pp. 25-31.
- FRANCO, F., 2018a: “Al-Masālik wa-l-mamālik (II). Construyendo una nueva imagen del mundo: ruterros, geografía y cartografía al servicio de la causa šī'ī”. *Cuadernos del CEMYR*, 26, pp. 111-170.
- FRANCO, F., 2018b: “Al-Masālik wa-l-mamālik: precisiones acerca del título de estas obras de la literatura geográfica árabe medieval y conclusiones acerca de su origen y estructura”. <https://revistascientificas.us.es/index.php/PH/article/view/4541/4774> (13/02/2021).
- FRANCO, F. y GISBERT, J. A., 2019: *Dénia, poder i el mar en el segle XI: el regne taifa dels Muğāhid*. Instituto Egipcio de Estudios Islámicos: Universidad de Alicante y Servicio de Publicaciones : Ajuntament de Dénia

- GARCÍA ANTÓN, J., 1986: “La circulación monetaria en Cartagena. Siglos XI-XIII”. En *Historia de Cartagena*, T. V. Murcia, pp. 369-394.
- GUTIÉRREZ, S., 1996: *La cora de Tudmir. De la Antigüedad tardía al mundo islámico. Poblamiento y cultura material*. Madrid-Alicante.
- GUTIÉRREZ, S., 1997: “Cuando el Portus dejó de ser puerto: el territorio ilicitano en la Alta Edad Media (ss. VI - X)”. *Primer Congreso de Historia Local <<Nuestra Historia>>*, Santa Pola, pp. 79-94.
- HINOJOSA, J., 1997: “*El Cap del Aljup, puerto medieval de Elche*”. Primer Congreso de Historia Local <<Nuestra Historia>>, Santa Pola, pp. 90-115.
- LEWICKI, T., 1978: “*Les voix maritimes de la Méditerranée dans le Haut Moyen Age d’après les sources arabes*”. La navigazione mediterranea nell’alto medioevo, XXV SSCISSM, 2 (Spoleto), pp. 439-469.
- LIROLA, J., 2014: “Mil años del Reino de Almería: el esplendor de ‘La puerta del Levante’”. *Andalucía en la historia*, 46, pp. 52-55.
- MENÉNDEZ, J. L., 2012: “El puerto medieval de Cap de l’Aljup, un baluarte contra la piratería y el corso en un mar de oportunidades (ss. XIII - XV)”. En *Santa Pola. Arqueología y museo*. MARQ, Alicante, pp. 166-185.
- MOLINA, E., 1972: *La cora de Tudmir según al-‘Udri (s. XI)*. Seminario de Historia del Islam de la Universidad de Granada, Granada.
- MOLINA, E., 2005: “Historia de una prosperidad quebrada”. En *La Alcazaba. Fragmentos para una historia de Almería*. Junta de Andalucía. Conserjería de Cultura, pp. 13-41.
- PICARD, C., 2018: *Sea of the Caliphs. The Mediterranean in the Medieval Islamic World*. The Belknap press of Harvard University Press.
- PIQUERAS, J., 2009: “Cartografía islámica de Sharq al-Andalus. Siglos X - XII. Al-Idrisi y los precursores”. *Cuadernos de geografía*, 86, pp. 137-163.
- RUBIERA, M^a J., 1985: *La taifa de Denia*. Ayuntamiento de Denia. Denia.
- SÁNCHEZ, A. J. y ALONSO, R. C., 2004: “El territorio alicantino en las fuentes geográficas árabes medievales (siglos IX-XV)”. *Miscelánea Medieval Murciana*, 27-28, pp. 103-124.
- SÁNCHEZ, M^a J. y GARCÍA A., 1990: *Historia del Castillo-Fortaleza de Santa Pola (s. XVI-XX)*. Santa Pola.
- YUS, S., 2012: “La torre del Port del Cap del Aljub”. En *Santa Pola. Arqueología y museo*. MARQ, Alicante, pp. 158-165.