

# **NUESTRA HISTORIA**

## **I Congreso de Historia Local**

**Santa Pola**

Alicante

1 9 9 7

**Primer Congreso  
de Historia Local  
«NUESTRA HISTORIA»**

SANTA POLA, 20-24 de octubre de 1997

# ÍNDICE

	<u>Página</u>
CRONICA DE NUESTRA HISTORIA: I CONGRESO DE HISTORIA LOCAL.....	11
PONENCIAS:	
• Mil años en La Picola (Santa Pola): del poblado ibérico fortificado al barrio romano de salazones .....	19
• El Portus Ilicitanus y la romanización.....	37
• La Colonia Ilici Augusta.....	45
• El Puerto Romano de Santa Pola ( <i>Portus Ilicitanus</i> ) .....	63
• Cuando el <i>Portus</i> dejó de ser puerto: el territorio ilicitano en la Alta Edad Media (ss. VI-X) .....	79
• El Cap del Aljup, puerto medieval de Elche .....	95
• De las germanías a la expulsión de los moriscos. Santa Pola: reflexiones y propuestas .....	117
• El Castillo de Santa Pola y su rehabilitación.....	137
• La formación del núcleo urbano de Santa Pola (siglos XVIII-XIX) .....	151
• El debate sobre la autonomía municipal en Santa Pola.....	171

# Cuando el *Portus* dejó de ser puerto: el territorio ilicitano en la Alta Edad Media (SS. VI-X)

---

SONIA GUTIÉRREZ LLORET  
Universidad de Alicante

---

En el marco de esta "historia local" de Santa Pola me corresponde escribir sobre un periodo histórico que el lector de este volumen juzgará en principio poco cautivador, tanto si su interés se centra en los capítulos precedentes –aquellos que analizan la génesis y desarrollo del *Portus Ilicitanus*–, como si se dirige a los capítulos consecuentes, que estudian el nacimiento y consolidación de la actual Santa Pola. La carencia de atractivo de estos quinientos años se debe a su tradicional identificación con uno de los periodos menos dinámicos o, si se quiere, más deslucidos de la historia local de la región: en el oscuro lapso de tiempo que transcurrió entre los siglos VI y X de nuestra era, el otrora activo y floreciente barrio portuario de *Ilici* –tan dinámico que devino en auténtica ciudad– se sumió en una profunda crisis, que condujo a su desaparición como núcleo habitado hasta muy avanzada la Edad Media.

Cuando el *Portus* dejó de ser puerto, el asentamiento surgido a consecuencia del importante tráfico comercial mediterráneo se abandonó y se convirtió en un campo de yermas ruinas, poniéndose fin a una historia –la historia de una ciudad romana– que se ha explicado en páginas anteriores. Por tanto, la Alta Edad Media en la región del *Sinus Ilicitanus*, aunque carezca del relumbrón aparente de otras épocas, es un periodo de singular importancia histórica, pues significa una evidente ruptura, una manifiesta discontinuidad, entre la Antigüedad y un Bajomedievo que habría de alumbrar el nacimiento de una nueva y totalmente diversa realidad histórica.

Habrà observado el lector que en ningún momento me he referido a la historia de Santa Pola en el Altomedievo; no es una casualidad sino una

consecuencia de esta falta de continuidad que definiendo. Santa Pola, nuestra Santa Pola, nada tiene que ver con el puerto romano ni existía por tanto en el fin de la Antigüedad; es un producto de la modernidad y las raíces de su historia no se hunden más allá del Medievo. Es posible que alguien, confundido por un natural amor al terruño, se incomode por estas reflexiones al ver tras ellas un demérito para su ciudad. Nada más lejos de la intención de quien esto escribe, pues creo que la búsqueda de una pretendida continuidad desde la Prehistoria no ennoblece ni dignifica nuestra historia, sino que únicamente la aproxima a la leyenda y termina por confundirla con la fabulación. Si analizamos el pasado con la objetividad y el rigor que proporciona la perspectiva histórica, veremos que tampoco Elche, la ciudad que tiene su origen en la *madīna de Ilš*, guarda ninguna continuidad con la ciudad de *Ilici*, emplazada en La Alcudia. Ni la sociedad que alumbró la colonia romana, ni el solar que aquella ocupó perduran, lo único que las une es la casual pervivencia de su deformado nombre: *Ilici* > *Ilš* > *Elx* > *Elche*.

La historia no es una continuidad invisible de pueblos inmutables que ya tenían definida su idiosincrasia desde los tiempos más remotos. En esta tierra se habló sucesivamente lenguas distintas, se rezó a numerosos dioses, se vivió en diferentes sociedades; ese bagaje, y no su mayor antigüedad, constituye la auténtica riqueza de los pueblos. La única continuidad histórica que une a todos los protagonistas de estos tiempos sucesivos es la del espacio físico, un escenario natural en el que ocurrieron todos esos sucesos y procesos que explica la historia, pero ni tan siquiera el paisaje es inmutable puesto que cada sociedad lo organiza, lo transforma, lo percibe y lo representa de forma distinta; Así pues, donde los iberos comenzaron a comerciar y los barcos romanos atracaron, el Infante Don Juan Manuel cazó ánades por altanería y hoy se elevan apiñadas altas torres de apartamentos, mientras que sus extensas playas, antaño frecuentadas únicamente por esforzados pescadores y piratas berberiscos ansiosos de botín, acogen ahora a miles de bañistas todos los veranos; en suma, cada tiempo crea y recrea su espacio y eso también forma parte de la historia.

## LA MUERTE DEL *PORTUS*

Sin embargo, para analizar qué supuso la desaparición del *Portus* es necesario comprender que en época romana como ahora, un puerto activo

significaba prosperidad económica, circulación monetaria e intercambio de mercancías e ideas. En este caso se trataba del puerto de una importante ciudad romana, la *Colonia Iulia Ilici Augusta*, situada aguas arriba del río Vinalopó, que desembocaba en la ensenada a la que dio nombre la colonia y su puerto. En sus orillas se descargaron los vinos, el aceite y el trigo procedentes de diversos lugares del Mediterráneo, la vajilla latina, gala y africana, los tejidos, vidrios, mármoles y productos suntuarios procedentes de Roma y otras ciudades, que se compraban en *Ilici* y las villas de la región, al tiempo que entraban pensamientos, ideas y creencias; por ellos se embarcaron las ánforas de *garum*, la apreciada salsa de pescado fabricada en el propio *Portus*, y seguramente también ese "oro blanco" que fue la sal en la antigüedad.

Muchas ciudades de la Antigüedad y el Medievo, alejadas de la costa pero próximas a buenos fondeaderos naturales, generaron en esos puntos barrios portuarios dependientes de la ciudad, aunque físicamente separados de la misma. Este fue el caso del Pireo con respecto a Atenas, de Ostia con la propia Roma o de Classe con Ravena y, ya en Hispania, el de Valencia, Sagunto e *Ilici*. Con el tiempo, la prosperidad comercial de los embarcaderos terminó por convertirlos en auténticas ciudades con barrios residenciales, espacios de ocio, industrias, almacenes, etc., aunque careciesen de autonomía jurídica como ocurrió en el caso del *Portus*. El auge de un puerto reflejaba la prosperidad de la ciudad motora, llegando en ocasiones a superarla, como ocurrió con Ostia en la Alta Edad Media, e incluso a suplantarla como hizo *Almariya* (Almería) en el siglo X con su antigua metrópolis, *Baḡyana* (Pechina), que acabó convertida en una pequeña alquería dependiente de la poderosa ciudad portuaria califal.

Sin embargo, la suerte del *Portus Ilicitanus* fue muy diferente, ya que su declive comenzó a hacerse patente después de un próspero siglo IV, a diferencia de *Ilici* que todavía permaneció activa al menos durante tres siglos. Resulta difícil establecer una fecha más precisa para su abandono, puesto que existe un problema claro de arrasamiento de los niveles bajoimperiales del asentamiento; no obstante, a principios del siglo V se rellenaron las balsas del complejo industrial de la plaza de los Aljibes, lo que sugiere una actividad en el asentamiento cuya naturaleza resulta imposible precisar, pero que denota, sin duda, una degradación creciente de sus equipamientos urbanos. Con posterioridad y como la arqueología pone en evi-

dencia, no existen señales de ocupación en la zona, por lo que cabe suponer que a finales del siglo V el puerto debía estar abandonado, en ruinas o simplemente inservible.

Esta secuencia de abandono se observa también en otros casos como el del núcleo portuario saguntino, único sector de la ciudad activo en el Bajo Imperio ya que la parte alta de Sagunto había comenzado a despoblarse a lo largo del siglo III; la actividad comercial de ambos puertos —el de Sagunto y el Ilicitano— parece detenerse a finales del siglo V, hasta el punto de resultar irrelevantes en época visigoda. Es indudable que ése no fue el destino de todos los puertos romanos, ya que los grandes asentamientos portuarios como Cartago y Ostia mantuvieron su importancia durante los siglos VI y VII. El puerto tunecino de Cartago continuó siendo uno de los principales focos de exportación del Mediterráneo, si bien el estudio de sus repertorios materiales denota un aumento notable del nivel de autoconsumo, representado por el incremento de las producciones locales. El puerto de Ostia no sólo se mantuvo activo sino que terminó por transformarse en un asentamiento densamente poblado en el siglo VI, que jugó un importante papel en el conflicto entre godos y bizantinos. Sin embargo, a pesar de la innegable vitalidad política y demográfica de ciertos puertos, la actividad comercial en el Mediterráneo había iniciado un imparable declive y ya nunca alcanzaría los niveles anteriores; baste como ejemplo de esa inflexión el final de la *Statio marmorum*, especie de "oficina de los mármoles" que regulaba toda la actividad edilicia en la Roma imperial, incluida la importación de materiales constructivos nobles. Estos materiales venían a parar al puerto de Roma desde todos los puntos del Mediterráneo y se almacenaban en Ostia, desde donde se llevaban por el Tiber al muelle de Roma (la "*marmorata*") a medida que eran necesarios. Aunque la *Statio marmorum* dejó de funcionar a mediados del siglo IV, la cantidad de mármol acumulada era tal que abasteció Roma durante todo el Medievo. Sin duda, hasta mucho tiempo después no volverá a verse una actividad portuaria y un tráfico comercial de esa envergadura en el Mediterráneo.

Cabe preguntarse qué motivó el abandono del *Portus* en el siglo V; la explicación más común lo relaciona con el fin del tráfico marítimo y su sustitución por el comercio terrestre con la consiguiente pérdida de importancia de los enclaves costeros. Sin embargo, esta hipótesis resulta difícil-

mente sostenible puesto que el comercio por tierra en la Antigüedad resultaba enormemente caro y sólo podía tener un radio de distribución muy reducido. Llegados a este punto resulta necesario explicar brevemente cómo funcionaba el comercio en la Antigüedad Tardía. Según ha estudiado el historiador Jean Durliat se regía por la demanda y no por la oferta como ocurre en el capitalismo; así pues, los mercados receptores demandaban y condicionaban la producción y distribución de productos mientras los precios eran razonables.

Los principales productores del orbe romano fueron inicialmente las regiones del Mediterráneo occidental (Italia, Galia, Hispania, etc.), pero a partir del siglo II fueron suplantadas por las provincias ribereñas africanas y algo después por el Mediterráneo oriental. A pesar de que los arqueólogos solemos estudiar la circulación comercial a partir sobre todo de la cerámica (ánforas, vajilla de mesa y lucernas especialmente), por ser uno de los elementos que mejor y más abundantemente se conserva en los registros, no conviene olvidar que el mayor porcentaje del comercio marítimo era de orden alimenticio (cereales, vino, aceite, *garum*, etc.) y que estos productos eran transportados en grandes recipientes de cerámica, las ánforas, fabricadas con esta finalidad, aunque luego fueran reemplazadas para otros usos, como por ejemplo el funerario. A partir del siglo IV aparece en el Mediterráneo un nuevo envase comercial, el ánfora de gran tamaño designada por los arqueólogos como "africana grande" en razón de su procedencia mayoritaria. Algo más tarde comienzan a proliferar las anforillas alargadas, destinadas generalmente al transporte de salsas como el *garum*, y los ungüentarios para aceites y perfumes.

Junto con esos productos alimenticios, de los que las ánforas son únicamente contenedores, llegaba también al *Portus* vajilla de mesa (cuencos, platos y fuentes), de cocina (ollas, cazuelas, morteros y tapaderas) y recipientes de iluminación (lucernas), pero se trata siempre de productos subsidiarios, complementos comerciales, que satisfacen una demanda suscitada por su calidad y bajo coste, ya que vienen como relleno en los cargamentos de los barcos. Desde el siglo II de la era el volumen mayor de vajilla importada procede de África, aunque a partir del siglo V aparecen también imitaciones orientales. Se trata de una vajilla engobada, de color rojizo fruto de su cocción a altas temperaturas en hornos complejos, llamada *Terra sigillata africana* o "clara" por su tonalidad; el repertorio se limita

casi exclusivamente a formas abiertas para servir y consumir los alimentos sólidos o líquidos, lo que denota una nueva moda en los hábitos alimenticios y el servicio de mesa. En la misma producción se elaboraron también formas de cocina, en especial servicios de cazuelas con sus tapaderas, que gozaron de gran difusión en los siglos III y IV; sin embargo y a diferencia de lo ocurrido con la vajilla y las lucernas, que mantuvieron su competitividad hasta bien entrado el siglo VI, la demanda de las cerámicas de cocina africana se redujo en beneficio de productos locales, mucho más toscos y realizados con tecnología elemental, pero igualmente eficaces y seguramente mucho más baratos. Este incremento de las cerámicas locales que denota, en palabras de Clementina Panella, una creciente tendencia a la autosuficiencia, comienza a ser patente en los contextos del *Portus* en el siglo V y se generaliza en la centuria siguiente, cuando ya el *Portus* ha sido abandonado.

No obstante, conviene destacar que tras el abandono del *Portus Ilicitanus* en el siglo V, la ciudad de *Ilici* y su territorio continuaron recibiendo estas importaciones norteafricanas, que incuestionablemente se distribuían a través de los circuitos comerciales marítimos; esto quiere decir que la muerte del puerto no significó, en rigor, el fin del comercio mediterráneo o la muerte de la ciudad motora. ¿Por dónde entraban pues esos productos africanos si el viejo puerto de *Ilici* estaba abandonado? Seguramente se distribuían desde otros puertos aún activos, como Cartagena o Ibiza, por medio de una red de cabotaje que explica el auge y florecimiento económico de algunos enclaves costeros, como los de Calpe, Xàbea, Benalúa, Mazarrón, etc., atestiguado por la investigación arqueológica de estos últimos años.

Si el *Portus* no dejó de ser un puerto porque acabase el comercio marítimo, entonces debemos explicar su desaparición desde otra perspectiva. En el estado actual de nuestros conocimientos la hipótesis que cobra mayores visos de verosimilitud es aquella que relaciona el abandono del puerto con su colmatación. Si leemos la famosa descripción de Santa Pola que hizo Gaspar Juan de Escolano en su libro VII de las *Décadas de Historia de Valencia* de 1610, veremos como el autor intuye la raíz del proceso:

*"En este sitio estaba el famoso puerto a quien llamaron los antiguos Ilicitano, que dio nombre al seno; y aquí mismo tuvo su asiento Ilice*

*la Vieja, que se la dio al puerto, (...). Descúbrese hoy en día aquel puerto a tiro de arcabuz del castillo de Santa Pola, un gran aljibe donde estaba la ciudad. Y cerca del aljibe, al poniente, muchos rastros del puerto seco, más de quinientos pasos la tierra adentro, por haberse retirado el mar como cada día lo experimentamos en la costa".*

Esta importante transformación del medio físico de Santa Pola ha sido constatada arqueológicamente en las excavaciones del poblado ibérico de Picola, cuyas murallas lamió el agua de la orilla marina, y en las propias del puerto romano, cuyas instalaciones se hallan hoy enterradas tierra adentro. La reflexión de Escolano evidencia que el proceso de colmatación de las llanuras litorales fue intenso en época moderna, favorecido seguramente por la deforestación y la erosión, hasta el punto de ser apreciable a escala humana. Sin embargo cabe sospechar que el origen de dicho proceso de colmatación y de avance de la línea de costa fue mucho más antiguo y está en la base del abandono del *Portus*, que iría perdiendo calado hasta resultar inservible como fondeadero. De hecho, los estudios arqueológicos emprendidos en los territorios del Bajo Vinalopó y del Bajo Segura parecen atestiguar una extensión medieval de los contornos de marjales y áreas pantanosas respecto a la época romana, consecuencia quizá del abandono de numerosas explotaciones agrícolas; en este sentido apuntan las noticias que señalan hallazgos de villas romanas durante las bonificaciones.

Una vez inservible el puerto, la razón de ser del asentamiento surgido en su entorno desapareció y sus días comenzaron una inexorable cuenta atrás: las dársenas aterradas quedaron inservibles; las factorías surgidas al abrigo del tráfico comercial comenzarían a cerrarse; los equipamientos urbanos iniciarían un paulatino proceso de degradación, que explica por ejemplo la colmatación de balsas y el amontonamiento de desperdicios, que ya nadie se preocuparía de eliminar y, por fin, debió comenzar el imparable éxodo de las gentes que antes vivían de y por el puerto en busca de mejores expectativas: la propia *Ilici*, todavía dinámica y atractiva desde un punto de vista económico, las villas rústicas, los enclaves costeros... pudieron convertirse en los destinos de los habitantes del arruinado puerto. El *Portus* murió pero no el tráfico marítimo, como ya hemos señalado. Los barcos seguían circulando y debieron buscar fondeaderos más seguros y cómodos desde los cuales los productos continuaron llegando a *Ilici* duran-

te doscientos años más. ¿Cómo llegaban?, ¿con barcazas, por tierra...?, esa es una pregunta cuya respuesta aún no conocemos.

## CUANDO EL *PORTUS* DEJÓ DE SER PUERTO

La siguiente pregunta que podemos formularnos es qué pasó cuando por fin el *Portus* desapareció. En primer lugar, imaginemos, como dice Escolano, las ruinas expoliadas y yermas de un puerto en seco; un lugar despoblado que no se volverá a habitar hasta la Edad Moderna. Ese periodo oscuro y vacío que se abre en la historia de la región sólo puede ser iluminado a duras penas por algunas referencias documentales aisladas que, en ocasiones, ni tan siquiera podemos adscribir con seguridad al ámbito que ahora ocupa Santa Pola. Este es el caso de la famosa referencia a la captura de la armada del emperador Mayoriano por los vándalos el año 460. Los Vándalos, un pueblo germano del este, penetraron en Hispania el año 409 junto con los alanos y suevos, de donde pasaron a África en el 429 para fundar un reino que perduró casi un siglo hasta su conquista por los bizantinos. La derrota de Mayoriano se conoce a través de distintas fuentes altomedievales (la Crónica del obispo Hidacio, la del obispo Mario de Aventico, la llamada *Chronica Gallica* y la *Historia de los Vándalos* de Isidoro de Sevilla) que relatan como la armada preparada para atacar al reino vándalo africano fue sorprendida y capturada en las cercanías de *Carthago Spartaria* (Cartagena), obligando a Mayoriano a regresar a Italia; aunque las referencias son vagas, las dos primeras fuentes sitúan el suceso en las inmediaciones de *Ilici* y, por tanto, se puede suponer que en las inmediaciones del *Portus*.

"... En mayo del año 460, Mayoriano marchó desde Arlés por Zaragoza a Cartagena para la guerra contra los vándalos. Pero la mayor parte de su armada, **que estaba anclada en la rada de Elche**, fue tomada por los vándalos y el emperador se vio forzado a regresar por las Galias a Italia..."

(CRÓNICA DE HIDACIO)

Parece por tanto muy verosímil que este enfrentamiento tuviera como escenario el llamado *Sinus Ilicitanus*, es decir, la ensenada de *Ilici*; sin embargo, en ningún caso permite defender una pervivencia del *Portus*,

puesto que se dice claramente que las naves anclaron en la bahía sin siquiera mencionar el puerto, que ya debía estar fuera de uso.

La segunda referencia documental es aún más ambigua, aunque procede de una fuente muy fiable por su proximidad a los hechos que relata: la llamada "Crónica Mozárabe" o "Crónica anónima" del año 754. En los pasajes relativos al noble visigodo Teodomiro se recoge una referencia a un posible ataque naval bizantino en época de los reyes Egica y Witiza, esto es principios del siglo VIII, que habría sido repelido con éxito por el propio Teodomiro.

*"Por el mismo tiempo (...) murió el belicoso Teodomiro quien en diversas zonas de España había ocasionado considerables matanzas de árabes y, después de pedir con insistencia la paz, había hecho con ellos el pacto que debía. Ya en tiempos de los reyes godos Egica y Witiza se había alzado con la victoria sobre los bizantinos (Grecis), que como buenos marinos habían llegado hasta su patria por mar".*

(CRÓNICA ANÓNIMA DE 754)

El pasaje se refiere sin duda alguna al famoso Pacto del año 713, firmado entre este noble visigodo y el hijo de Mūsā ibn Nuṣayr, ʿAbd al-Azīz Ibn Mūsā, por el cual se acordaba la rendición a los musulmanes de un amplio territorio del sudeste de Hispania a cambio del mantenimiento de ciertos privilegios (propiedades, libertad de culto, etc.). El territorio al que afecta este pacto viene representado por siete ciudades que varían ligeramente de unas versiones a otras. Algunas se identifican con completa seguridad como ocurre con *Laqant* (Alicante), *Uryūla* (Orihuela), *Lūrqa* (Lorca), *Il's* (Ilici en La Alcaudía) y *Buqashra* (Begastrí en el Cabezo de Rohenas); recientemente la arqueología ha permitido localizar con éxito *Mūla* (Cerro de la Almagra en los Baños de Mula) e *Iyih* (el Tolmo de Minateda en Hellín) y sólo permanece ignota la misteriosa *Balantala*, asimilada por algunos autores con Valencia, aunque esta hipótesis está lejos de ser unánimemente aceptada. La situación geográfica de todas estas ciudades sobre las que Teodomiro parece tener poder efectivo en el momento de la conquista islámica sugiere los límites de un distrito administrativo (la "provincia de Auraiola"), que en los últimos momentos del reino visigodo debió estar en manos de Teodomiro en calidad de Comes o Dux. La

referencia a la victoria naval sobre los bizantinos en "su patria" parece situar el enfrentamiento en las costas de ese territorio administrado por Teodomiro y que, de hecho, en época islámica será conocido como *Tudmīr* (es decir, la transcripción al árabe del nombre de Teodomiro).

Aunque el texto no precisa el lugar concreto del ataque, algunos autores lo han relacionado con el *Portus* dado que *Carthago Spartaria* (Cartagena), la capital bizantina, había sido capturada y supuestamente destruida a principios del siglo VII, según Isidoro de Sevilla. Sin embargo, no creo que exista ningún argumento fiable en favor de esa atribución ya que si el puerto de Cartagena se supone destruido un siglo antes del combate, extremo que no puede afirmarse, el de *Ilici* estaba abandonado ya casi trescientos años antes y difícilmente pudo servir de base de operaciones. En cualquier caso, lo más probable es que dicho enfrentamiento con las escuadras bizantinas, procedentes quizá de Baleares, tuviese lugar en aguas abiertas.

Por tanto, ni la arqueología ni las fuentes escritas permiten sostener la pervivencia del *Portus Ilicitanus* después del siglo V. En esa fecha el antiguo puerto de *Ilici* debía estar inservible y el asentamiento abandonado. Es evidente que dicho abandono no puede generalizarse al territorio ilicitano en su conjunto, ya que la propia Colonia, las villas de su entorno y en especial los asentamientos de altura que ahora proliferan, continúan habitados con posterioridad a esta fecha. De hecho la estructura de poblamiento se mantuvo y la *Colonia Iulia Ilici Augusta* continuó manteniendo su papel fiscal hegemónico y su preponderancia religiosa como sede episcopal hasta, al menos, el siglo VIII, como indica su mención en el famoso tratado. Después, la instalación de nuevas poblaciones islamizadas en la región (*ġundīes* egipcios) y su preferencia por los asentamientos rurales supuso el acta de defunción definitiva de una ciudad cuya preponderancia social y económica era ya por aquel entonces ficticia; a lo largo del siglo VIII *Ilici*, como antes había ocurrido con su puerto, se despobló y desapareció definitivamente. Casi dos siglos más tarde, seguramente en torno al siglo X, en otro lugar junto al río Vinalopó comenzó a desarrollarse una ciudad nueva (*Il's*, el origen de la actual Elche) destinada con el tiempo a convertirse en la nueva capital del territorio ilicitano. Y mucho más tarde aún, el año 1557, a un tiro de arcabuz de las ruinas del *Portus* como dijo Escolano, se elevará "El Castell", una fortaleza destinada a defender la costa de la pira-

tería berberisca, en cuyos alrededores se irá formando la población de Santa Pola.

## EL ORIGEN DE SANTA POLA

Una vez desaparecido el *Portus* y borrados todos sus vestigios, excepción hecha de las "ruinas y paredones" que allí se veían, al decir del erudito ilicitano del siglo XVII Cristóbal Sanz, y del gran aljibe que dio nombre al cabo ("Cap de l'aljub"), la historia de la región se pierde en una imprecisa nebulosa que la hace casi inexistente en época islámica. Sin embargo, los textos árabes se refieren en diversas ocasiones a la zona y, lo que es más importante, recogen un nuevo nombre de lugar, *Šant Būl*, un aparente hagiotopónimo que dará origen a la actual denominación de Santa Pola. Este cambio de nombre indica la magnitud de la solución de continuidad entre el desaparecido *Portus* y la moderna Santa Pola.

La primera referencia clara procede de un geógrafo árabe del siglo IX, al-Bakrī, que describe los puertos del Magreb argelino en relación con los del sudeste de la Península Ibérica, a fin de establecer las relaciones entre unos y otros. En ese elenco indica claramente que el puerto de Tenés tiene enfrente, en tierras de al-Andalus, *Šant Būl*, de segura identificación con Santa Pola porque, además de la similitud toponímica, indica su posición geográfica en la secuencia de puertos andalusíes de sur a norte: Escobreras, Águilas, Cartagena, Qabṭūl Tudmīr (¿Palos?), *Šant Būl*, Alicante, Moraira, Monte *Qarūn* (¿Montgó?), Denia y Peñíscola. Como ha sido puesto en evidencia por otros autores que se han ocupado del tema con anterioridad, la relación con Tenés permite traer a colación un texto árabe de Al-Yaqūbī, del siglo IX, donde se señala que quien venía a al-Andalus desde oriente debía ir desde Tenés a Tudmīr. Aunque la antigüedad de la vía para cruzar el Mediterráneo en cinco jornadas queda claramente establecida en el texto, me parece excesivo considerarlo una prueba de la vigencia del puerto en sentido estricto, como veremos más tarde.

La segunda referencia la proporciona el geógrafo almeriense del siglo XI al-ʿUḍrī al hablar de un lugar al que se atribuyen efectos mágicos:

*"Me contaron que en la costa de Elche, perteneciente a la cora de Tudmīr, en el puerto llamado de Šanta Būla había una peña cono-*

*cida por la Peña del lobo. Si un lobo o un león se acercaba a ella, no atacaba, pues toda su ferocidad natural desaparecía mientras permanecía sobre aquella peña."*

(al-<sup>s</sup>Udrī, *Al-masālik ilā gamī' al-mamālik*)

Este texto, unido a la referencia de al-Bakrī, podría apoyar la existencia de un puerto en el lugar que ahora ocupa Santa Pola ya en el siglo XI, suposición que la arqueología no confirma en absoluto. Sin embargo, la clave la proporciona un texto de al-Idrīsī' (siglo XII) en el que se dice:

*"Cerca de esta ciudad (Alicante), hacia el oeste, hay una isla llamada Planasa. Está a una milla de la costa. Es un buen fondeadero, que puede servir a las naves del enemigo. Está frente al Promontorio del observatorio (Taraf an-Nāzūr). Desde el Promontorio del Observatorio a la ciudad de Alicante hay diez millas. Desde Alicante, por tierra, a Elche hay una jornada escasa"*

(Al-Idrīsī, *Nuzhat al-Mušāq*)

Siendo éste un texto posterior y mucho más prolijo en detalles –menciona la isla de *Planasa* (Tabarca) e indica las distancias entre las principales ciudades de la zona– resulta extraño que no señale la existencia de un puerto en el Cabo de Santa Pola (el Promontorio del Observatorio), cuando además especifica claramente las óptimas condiciones de fondeadero natural que tiene la isla de Tabarca. Creo que de haber existido un puerto activo, que además habría sido el embarcadero de la importante ciudad de Elche, al-Idrīsī, lo hubiera mencionado. De otro lado, la atención que el autor árabe presta al fondeadero de Tabarca, advirtiendo "... *que puede servir a las naves del enemigo*", y al carácter de vigía del propio cabo, sólo tiene sentido si imaginamos una costa despoblada. Por esta razón, creo que en el estado actual de nuestros conocimientos y mientras la arqueología no demuestre lo contrario, no existe ninguna prueba de la continuidad de un puerto en el antiguo emplazamiento del *Portus Ilicitanus* durante la Edad Media.

Llegados a este punto resulta necesario matizar el sentido del término puerto; dicha expresión, según el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, designa un "*lugar natural o construido en la costa o en*

*las orillas de un río, defendido de los vientos y dispuesto para detenerse las embarcaciones y para realizar las operaciones de carga y descarga de mercancías, embarque y desembarco de pasajeros, etc."*. Desde este punto de vista es indudable que la rada de Santa Pola debió mantener siempre las excelentes condiciones naturales que Cristóbal Sanz describe a principios del siglo XVII:

*"... por su buen puerto y playa, que dicen es muy tranquilo y sosegado, como por ocasión de estar a la parte de la Tramontana de la Sierra que llaman del Puerto, que hace espaldas a los vientos de tierra y al lebeche o medio día: y a la parte de Levante está la isla de Santa Pola, la cual rompe el aire levante de manera que no llega al puerto y así comúnmente dicen los navegantes y marineros y gentes de armadas, ser muy bueno y abrigado y tranquilo, capaz de cualquier junta de navíos..."*.

(Cristóbal Sanz, *Recopilación en que se da cuenta de las cosas así antiguas como modernas de la ínclita villa de Ilici...*, 1621).

Lo que sí resulta cuestionable es que después de la desaparición del *Portus Ilicitanus* en este lugar se mantuviese un puerto construido con instalaciones comerciales y, sobre todo, con una población permanente y estable. La arqueología parece demostrar fehacientemente que todas esas condiciones que conforman un enclave portuario desaparecieron con la muerte del *Portus*, por más que perduraran sus excelentes condiciones naturales. Estas condiciones debieron permitir su uso más o menos continuado como fondeadero durante el Medievo, siendo éste y no el de puerto construido, el sentido que se esconde tras las menciones árabes, ya que la arqueología no ha hallado ninguna evidencia de poblamiento posterior al siglo V. El surgimiento de una nueva población, Santa Pola, y de su puerto se producirá mucho después, en plena Edad Moderna. Ésta es la justificación del título elegido para explicar una historia que comenzó precisamente cuando el *Portus* dejó de ser puerto.

## FUENTES MEDIEVALES

- AL-BAKRĪ: *Kitāb al-masālik wa-l-mamālik*, AL-HAYYI (ed.), Beirut, 1968; (trad. cas. VIDAL BELTRÁN, E., 1982: Geografía de España, Zaragoza).
- AL-IDRĪSĪ: *Nuzhat al-Mušāq*, DOZY, R. y DE GOEJE, M.J. (eds. y trad.), *Nuzhat al-Mušāq*. Description de l'Afrique et de l'Espagne, Leiden, 1886 (Reimp. 1968), (Trad. cas. UBIETO, *Idrīsī*, *Geografía de España*, Valencia, 1974).
- AL-<sup>c</sup>UDRĪ: *Al-masālik ilā gami al-mamālik*; AL-AHWĀNĪ (ed.), 1965: Fragmentos geográfico-históricos de *Al-masālik ilā gami al-mamālik*, Madrid (trad. cas. MOLINA LÓPEZ, E., 1972: "La Cora de Tudmir según al-<sup>c</sup>Udri (s. XI). Aportaciones al estudio geográfico-descriptivo del SE. peninsular", *Cuadernos de Historia del Islam*, 4).
- AL-YA<sup>c</sup>QŪBĪ, *Kitāb al-buldān*, GOEJE, J.M. (ed.), Leiden, 1892; (trad. fran. WIET, G., *Le livre des Pays*, El Cairo, 1937).
- Crónica mozárabe de 754*; LÓPEZ PEREIRA, J. E., 1980 a: Edición crítica y traducción, Zaragoza; 1980 b, Estudio crítico, Zaragoza.

## BIBLIOGRAFÍA

- ABAD CASAL, L., GUTIÉRREZ LLORET, S. y SANZ GAMO, R., 1993: "El Proyecto de investigación arqueológica "Tolmo de Minateda" (Hellín): nuevas perspectivas en el panorama arqueológico en el Sureste peninsular", *Arqueología en Albacete*, Madrid, pp. 147-176.
- ABASCAL, J. M., 1989: *La circulación monetaria del Portus Ilicitanus*, *Estudis Numismàtics Valencians*, n.º 4, Valencia.
- DURLIAT, J., 1998: "Les conditions du commerce au VI<sup>e</sup> siècle", *The sixth Century. Production, Distribution and demand*, 89-118, Brill (Leiden-Boston-Köln).
- EPALZA, M. de, 1986: "Costas alicantinas y costas magrebíes: el espacio marítimo musulmán según los textos árabes" (1), *Sharq al-Andalus*, 3, pp. 25-31.
- EPALZA, M. de, 1987: "Costas alicantinas y costas magrebíes: el espacio marítimo musulmán según los textos árabes" (2), *Sharq al-Andalus*, 4, pp. 45-48.
- GONZÁLEZ BLANCO, A., 1986: "La Provincia Bizantina de Hispania", "Los visigodos en la Carthaginense" y "La Iglesia Carthaginense", *Historia de Cartagena*, dirigida por J. Más García, V, 43-71, pp. 101-124 y 160-191.

- GUTIÉRREZ LLORET, S., 1988 b: "El poblamiento tardorromano de Alicante a través de los testimonios materiales. Estado de la cuestión y perspectivas", *Antigüedad y Cristianismo*, V, pp. 323-338.
- GUTIÉRREZ LLORET, S., 1993 a: "De la *ciuitas* a la *madîna*: destrucción y formación de la ciudad del sureste de al-Andalus. El debate arqueológico", *IV Congreso de Arqueología Medieval Española* (Alicante, octubre, 1993), I, pp. 13-35, Alicante.
- GUTIÉRREZ LLORET, S., 1995 a: "El origen de la huerta de Orihuela entre los siglos VII y XI: una propuesta arqueológica sobre la explotación de las zonas húmedas del Bajo Segura", *Arbor*, pp. 65-93, Madrid.
- GUTIÉRREZ LLORET, S., 1995 b: "La geografía del Bajo Segura según al-'Udrî (siglo XI): una propuesta de identificación de la alquería de Tall al-Jattâb", *Alquibla. Revista de investigación del Bajo Segura* (Alicante), pp. 53-64.
- GUTIÉRREZ LLORET, S., 1996: *La Cora de Tudmîr: de la antigüedad tardía al mundo islámico. Poblamiento y cultura material*, C.C.V. 57, Madrid-Alicante.
- GUTIÉRREZ LLORET, S., 1998: "Eastern Spain in the sixth century in the light of archaeology", *The sixth Century. Production, Distribution and Demand*, pp. 161-84, Brill (Leiden-Boston-Köln).
- LAIZ REVERTE, M<sup>a</sup> D.; PÉREZ ADÁN, L. M. y RUIZ VALDERAS, E., 1993: "Perspectivas arqueológicas sobre la presencia bizantina en Cartagena", *Oriente y Occidente en la Edad Media. Influjos bizantinos en la cultura occidental (actas de las VIII Jornadas sobre Bizancio* (Vitoria, 1988), *Veleia* anejos series minor 2, pp. 119-136.
- LLOBREGAT CONESA, E. 1983: "Relectura del Ravennate: dos calzadas, una mansión inexistente y otros datos de la geografía antigua del País Valenciano", *Lucentum*, II, pp. 225-243.
- LLOBREGAT CONESA, E. 1991: "De la ciudad visigótica a la ciudad islámica en el este peninsular", *La ciudad islámica*, pp. 159-188, Zaragoza.
- LLOBREGAT CONESA, E. A., 1977: *La primitiva cristiandat valenciana. Segles IV al VIII*, Valencia.
- LLOBREGAT CONESA, E. A., 1985: "Las épocas paleocristiana y visigoda", *Arqueología del País Valenciano. Panorama y perspectivas* (Elche, 1983), pp. 383-415, Alicante.
- LLOBREGAT CONESA, E., 1973: *Teodomiro de Oriola: su vida y su obra*. Alicante.

- PANELLA, C., 1993: "Merci e scambi nel Mediterraneo tardoantico", *Storia di Roma*, III/2, 613-97, Torino.
- PUIGSERVER, A.I; GONZÁLEZ CONDE, M.<sup>a</sup> P.; SÁNCHEZ, M.<sup>a</sup> J., 1992: *Arqueología en Santa Pola: 1982-1992*, Alicante.
- RAMALLO ASENSIO, R. 1982: "Envases de salazón en el Bajo Imperio (I)", *VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina*, Madrid, pp. 435-443.
- RAMALLO ASENSIO, S. 1989: *La ciudad romana de Carthago Nova: la documentación arqueológica*. Murcia.
- REYNOLDS, P., 1993: *Settlement and Pottery in the Vinalopó Valley (Alicante, Spain)*. A. D. 400-700, BAR Int. Ser., 588, Oxford.
- SÁNCHEZ, M.<sup>a</sup> J. y LOBREGAD, M.<sup>a</sup>-T., 1984: "Estudio preliminar sobre las ánforas romanas del Portus Illicitanus", *Lucentum*, III, pp. 135-151.
- SÁNCHEZ, M.<sup>a</sup> J.; BLASCO, E. y GUARDIOLA, A., 1986: *Portus Illicitanus. Datos para una síntesis*, Santa Pola.
- SÁNCHEZ, M.<sup>a</sup> J.; BLASCO, E. y GUARDIOLA, A., 1989: "Descubrimiento de una factoría de salazón de pescado en Santa Pola (Alicante)", *Saguntum*, 22, pp. 413-438.
- SÁNCHEZ, M.<sup>a</sup> J.; GUARDIOLA, A., y BLASCO, E., 1989: *Portus Illicitanus, Santa Pola (Alicante). Excavaciones en la casa tardorromana de "El Palmeral"*, Santa Pola (Alicante). Campaña 1983, Valencia.
- SÁNCHEZ FERNÁNDEZ, M.<sup>a</sup> J., 1983: "Cerámica común del Portus Illicitanus", *Lucentum*, II, pp. 285-319.
- VALLEJO GIRVÉS, M., 1993: *Bizancio y la España tardoantigua. (SS. V-VIII): Un capítulo de historia mediterránea*, Universidad de Alcalá, Alcalá de Henares.
- VALLVÉ BERMEJO, J., 1972: "La división territorial de la España musulmana (II): La cora de 'Tudmir' (Murcia)", *Al-Andalus*, XXXVII, pp. 145-198.