

**El antiguo puerto interior**  
**DE LA**  
**Albufereta de Alicante**

---

**DESCUBRIMIENTO Y DESCRIPCION**

---

**p o r**

**Francisco Figueras Pacheco**

**Correspondiente de la Real Academia de la Historia y director de  
las excavaciones de Alicante, de 1934 a 1936.**

---

**1955**

**Gráficas Moscat-Alicante.**

RAUL ALVAREZ ANTON  
Locutor - Informador  
Espronceda, 10, 4º Izda.  
ALICANTE Tf.201984

*Francisco Figueras Pacheco*

DOCTOR EN DERECHO

JUST, 49

ALICANTE

Folleto, caja 11/4

# El antiguo puerto interior DE LA Albufereta de Alicante

DESCUBRIMIENTO Y DESCRIPCION

por

Francisco Figueras Pacheco

Correspondiente de la Real Academia de la Historia y director de  
las excavaciones de Alicante, de 1934 a 1936.

1955



Gráficas Moscat-Alicante.



## Topografía marinera

Rocas y cantiles. Junto al abismo. La  
playa y la Albufereta. El lecho del  
almarjal. Tiestos de colores. Ruínas  
seculares.

Al Este del viejo castillo de Santa Bárbara y de las moles de rocas que le siguen de cerca junto al mar, extiéndose en las inmediaciones de Alicante, la partida rural de la Albufereta, célebre ya entre historiadores y arqueólogos. Lindan con ella tierra adentro, las quintas y heredades de Vista Hermosa, Santa Faz, La Condomina y otras de la alegre huerta de la capital. Por el lado opuesto, la limita el espejo azul del Mediterráneo, en el que se mira el Tosal de Manises. A los pies de éste, se abre una risueña ensenada, defendida de los temporales de Levante, por el cabo del Alcodre, y de

los huracanes de Poniente por la fragosa sierra de San Julián. Hasta no ha muchos años, no podía llegarse a este apacible rincón de la bahía, bordeando la costa por las vertientes meridionales del monte, porque no había en ellas más que acantilados y derrumbaderos imponentes. Hoy los salva una carretera amplísima que a fuerza de millones y trabajos, se abrió paso entre la roca y el mar, a bastante altura sobre los peñascos donde rompen las olas. Unos minutos de automóvil son suficientes para llegar a la Albufereta desde las últimas casas de la ciudad, por este audaz pero seguro y cómodo camino. Durante el trayecto, sentimos conatos de emoción; acaso de inquietud. La marina es soberbia, pero la cruzamos como deslizándonos furtivamente entre dos colosos de quienes no nos acabamos de fiar. De una parte, la masa de la montaña cortada casi a plomo para darnos paso, parece gravitar sobre nosotros; de otra, el mar que ruge en la hondura, a nuestra derecha, socava la costa que recorreremos, orlándola de queiebras y peñascos. Más la carretera deja pronto de serpear entre los cantiles y el abismo y

sale a campo abierto, donde todo vuelve a ser optimista y plácido, como orillado por una playa donde se duermen las olas cantando a media voz. Estamos al pie del Tosal de Manises, donde se alzó un día la famosa ciudad de Amilcar.

No obstante los atractivos naturales del lugar, éste no fué siempre grato a los hombres, ni siquiera tolerable para vivir en el medianamente. Hasta no ha muchos lustros, el paludismo lo hacía inhabitable. Tiempo hubo en que los labradores del contorno, solo estaban en sus predios los días indispensables para sembrar el grano y recojer la cosecha. Hoy viven en sus granjas todo el año, sin que les molesten los mosquitos. El foco de los que en otras épocas, llenaban de fiebres la partida, estaba en el paraje concreto que le dió nombre, esto es, lo que llamamos la Albufereta en la acepción local más restringida del vocablo.

La Albufereta de Alicante, tomada la palabra en tal sentido, es una larga faja de terreno cenagoso que, a partir de las huertas situadas al Norte de la vía férrea de la Marina, llega

por el extremo opuesto, a las inmediaciones de la playa, bordeada hoy por la carretera de San Juan. A la izquierda del expectador, situado de espaldas al mar, se alza la mole de la *Serra Grosa* y a la derecha, el Tosal de Manises; la primera, con sus curiosos restos de la Edad del bronce y el segundo, con las ruinas de las torres y murallas que lo coronaron en tiempos de cartagineses y romanos.

Reuniéndose en la Albufereta las aguas pluviales de los campos próximos y careciendo su lecho, de pendiente que las llevase a la playa, formábase aquí un lodazal pestilente y extensísimo. Cuantas tentativas se hicieron para desecar la charca, resultaron inútiles hasta que en el tercer decenio de nuestro siglo, las obras costeadas por el Municipio, lograron al fin sanear la Albufereta. Su primitivo lecho, sin embargo, se acusa todavía con claridad por la depresión uniforme de la faja mencionada.

Los aledaños del almarjal, están sembrados de cerámica antigua en todas direcciones, sin más límite definido que el de la orilla del mar. La luz del sol que cae sobre el paisaje,

reverbera aquí y hallá sobre la superficie tersa de los tiestos griegos o sobre los rojos relieves de la tierra sigilata. Todo, a más de los hallazgos habidos en las excavaciones del Tosal contiguo y de la orilla oriental de la charca, por la parte más próxima a la playa. Lo más interesante ahora a nuestro objeto, no es sin embargo la abundancia de los restos de ajuares diseminados en derredor del almarjal, sino la de construcciones de que se conservan claros vestigios a uno y otro lado del mismo, como marcando, a veces de propósito, las orillas de su lecho primitivo.

Dos espesos muros de grandes mampuestos que debieron estar coronados de sillares, dejaron considerables trozos de su fábrica, alternados a derecha e izquierda del lodazal, pudiendo seguirse todavía sus alineaciones en longitud de más de 60 metros. Digno también de especial mención es un curioso macizo de cantería admirablemente conservado, con su cantil de grandes sillares, a escasa altura sobre la superficie actual de la marisma, que cerrándola de margen a margen, marca el límite hoy

visible de la Albufereta, por el extremo lindante con las huertas. En la partida se le conoce con el expresivo nombre de *El Mollet*, diminutivo de muelle en el lenguaje regional. Por el extremo opuesto o sea el que se acerca a la playa, no se observan vestigios de obras que interceptasen la salida al mar. En cambio las que cerca de éste bordean la orilla oriental, son abundantísimas.

## ||

### El problema fundamental de la Albufereta

**Contradicciones y absurdos. La charca y sus aledaños. Solución probable. Cálculos, documentos y excavaciones. La Albufereta fué un puerto interior. Confirmación de los técnicos.**

Cualquiera que visite estas playas con ánimo de investigar su historia, tardará muy poco en darse cuenta de sus problemas fundamentales. ¿Cómo explicarse todo lo que nos muestra hoy la Albufereta, sobre el supuesto de que fuera siempre un ingrato charco? Sin un previo expediente de justificación, la existencia de una urbe al lado de un foco constante de paludismo, presenta todos los caracteres de lo absurdo. Población floreciente y pantano inmundos, son términos contradictorios. Y aquí hubo, no

solo una, sino cuatro o más ciudades que se sucedieron sin solución notable de continuidad, desde el siglo III por lo menos antes de Cristo, hasta los tiempos más avanzados del imperio romano. Después de las excavaciones practicadas en el cerro, la realidad del hecho es indudable.

Del problema planteado por la dificultad de conciliar la vida de la población con la existencia de una extensa charca próxima, se derivan otros de análogo carácter, bajo variedad de aspectos. ¿Cómo explicar que las construcciones más destacadas de estos parajes, aparezcan bordeando precisamente el lodazal, en vez de huir de sus orillas, según aconseja la sensatez menos exigente? Ni ahora ni hace dos mil años, se le ocurriría a nadie orlar de obras importantes el lecho de una ciénaga, no siendo con el propósito deliberado de utilizarlo para algún fin especial. Que lo hubo en efecto, lo están diciendo con elocuencia, los largos y espesos muros, de que quedan restos considerables a uno y otro lado del lodazal. Lo mismo puede decirse del soberbio macizo de cantería

que lo limita tierra adentro. Finalmente, la carencia de todo vestigio de construcción por el extremo de la faja pantanosa lindante con la playa, no puede ser particularidad más significativa.

Por poco que se reflexione sobre el caso, se llega fatalmente a esta conclusión: cuando florecieron las ciudades del Tosal, la Albuferta no era un charco pestilente. Pero... ¿qué era pues, en aquellas épocas? Tampoco se necesita esforzarse mucho para adivinarlo. Ha miles de años, la faja cenagosa comprendida entre el *Mollet* por un extremo y las arenas de la playa por el otro, era un estero, una ría, un estuario, una superficie en fin, cubierta constantemente de agua, ya porque llenasen su cauce las de una rambla entonces importante, ya porque la invadiese el mar, antes de cerrar su entrada las arenas de la playa actual, bien por la acción simultánea de ambas causas. La depresión que aun marca el cauce primitivo y la escasa distancia que lo separa de las olas, lo están diciendo con elocuencia insuperable. Por último, si se repara en que la playa

donde se abrió la ría, no era entonces un lugar desierto, sino poblado de gentes numerosas y sito al pie de una colina en la que florecieron varias ciudades sucesivas, forzoso es concretar la interpretación del paraje en estos términos; la Albufereta fué el puerto de las urbes próximas. Las grandes alineaciones de espesos muros que encintaron sus orillas, constituyeron los muelles de atraque, que se fabricaron para la carga y descarga de las naves; y la mayoría de las obras que se descubren en la cercanía de tales muros, son los restos de las instalaciones industriales o mercantiles, con que nuestros abuelos de hace veinte siglos dotaron al puerto, para atender del mejor posible, las necesidades de su tráfico. Esta solución de conjunto, es la única capaz de explicar de modo satisfactorio, todas las particularidades dispares y contradictorias al parecer, que concurren en la charca desecada de la Albufereta de Alicante.

En el Congreso Internacional de Historia de España, celebrado en Barcelona el año 1929, planteamos la cuestión relativa al emplazamiento de la famosa Acra Leuca de Amílcar el

Grande, fundación del insigne caudillo cartaginés, cuartel general de sus ejércitos y capital de la Iberia púnica, hasta que Asdrúbal la trasladó a Cartago-Nova. Ratificando entonces lo que ha tiempo habíamos dicho en nuestra Geografía de la Provincia (1) sostuvimos que la plaza fuerte del primer Bárcida, gratuitamente atribuida a varios puntos de la Península, no debió estar sino en la playa de Alicante, coronando la cumbre de cualquiera de los cerros que la bordean, desde el Benacantil hasta el Tosal de Manises. No era otra la reducción geográfica que se deducía de los estudios del docto P. Chabás, avalados con la opinión de Fernández Guerra, Hübner y otros eminentes hombres de ciencia. Pierre Paris, que presidía la sesión en que nosotros hablamos, admitió en principio la reducción indicada, dejando en alto la solución definitiva del problema, mientras la arqueología no la comprobase. Con tal

---

(1) *Geografía del Reino de Valencia. Provincia de Alicante. Capítulo VI. Artículo II.*

motivo, se inició en Alicante el proyecto de excavar entre otros lugares, el castillo de Santa Bárbara y el Tosal de Manises; el primero, por su tradición militar; y el segundo, por sus restos de una urbe antigua. La Comisión Provincial de Monumentos se encargó de realizar la idea, poniéndola en obra poco después de una manera incipiente en el Benacantil y con serios trabajos, en la colina de la Albufereta.

Hasta el Congreso de Barcelona, nuestra intervención en el asunto había sido fundamentalmente teórica, limitándose a exponer y defender las conclusiones sobre el tema, que se deducían de los textos griegos y latinos, en relación con la geografía y la historia de nuestro territorio. Llegada la etapa empírica de la cuestión, que hubieron de iniciar los trabajos de campo de la Comisión de Monumentos, nos vimos automáticamente obligados a completar y depurar nuestras deducciones de gabinete, con el reconocimiento y estudio detenidos, de los alrededores de Alicante, donde debió estar la ciudad de Amílcar. Fué entonces, cuando recorriendo los aledaños del Tosal y estudiando

las particularidades de la Albufereta, formulamos las deducciones consignadas más arriba, publicándolas poco después en una revista de Valencia (1).

La verificación de nuestra hipótesis, exigía que el almarjal de referencia, cumpliera los tres requisitos básicos siguientes: primero, haber sido en algún tiempo, una superficie total y constantemente cubierta de agua; segundo, haber estado en comunicación directa con el mar; y tercero, haber tenido profundidad suficiente para el calado ordinario de las naves antiguas. Tuvimos la suerte de comprobar que las tres condiciones concurren en la Albufereta. Los documentos del Archivo Municipal y los trabajos que efectuamos luego en la marisma y sus cercanías, pusieron la cuestión fuera de toda duda.

Entre los documentos del Archivo, hallamos varios, incluso gráficos, probatorios de que

---

(1) *Los problemas geográfico-históricos de la Albufereta de Alicante*. Anales del Centro de Cultura Valenciana. Año 1933. Páginas 121 a 128.

el almarjal fué en otro tiempo una laguna, limitada al Sur por la playa, cuyas arenas la separaban del mar y por la cual corría de Este a Oeste, un camino hoy desaparecido (1). Pero los hechos de mayor interés para nuestro objeto, son los que registró en su Crónica manuscrita el deán Bendicho (primera mitad del siglo XVII). El nos refiere que en su tiempo, este lodazal era una espaciosa laguna de agua dulce, rica en pesca, formada por las aguas de las corrientes próximas y de los manantiales que brotaban entonces en las raíces orientales de la sierra de San Julián. Nuestro historiador, nos legó noticias aun más interesantes. Al hablarnos de las avenidas de 29 de Agosto de 1612 y 1 de Noviembre de 1617, nos dice que ambas rompieron la barra de arena de la playa, poniendo en comunicación directa la Albufereta con el mar «y yo vi entonces (agrega el deán) que una

---

(1) Véanse entre otros antecedentes, el privilegio de Fernando el Católico, dado en Valladolid a 18 de Enero de 1510. Archivo Municipal de Alicante. Armario 1. Libro 3. Folio 113.

saetia con sus velas tendidas, se metió dentro de la Albufereta hasta el cabo, que es muy cerca del camino y dió la vuelta, cosa que no se yo que se haya visto jamás» (1). La saetia, es una embarcación de tres palos menor que el jabeque y mayor que la galeota. Quedaba probado documentalmente, que en los primeros siglos de la Edad Moderna, nuestra marisma estaba total y constantemente cubierta de agua; que tenía calado bastante para ser recorrida de extremo a extremo, por barcos mayores que las galeotas; y que comunicaba con el mar cuando la fuerza de las avenidas, barria las arenas de la playa. Dábanse pues, las tres condiciones exigidas. Y si ocurría esto en la primera mitad del siglo XVII, imagínese que sucedería en tiempos más pretéritos, cuando el lecho de la Albufereta no había recibido aún los arrastres de dos mil años.

Cuando se nos honró confiándonos la di-

---

(1) Bendicho. Crónica inédita de Alicante. Capítulo VII.

rección de las excavaciones arqueológicas de Alicante (1934 a 1936) acabamos de convencernos de que en la antigüedad, el charco hoy desecado, fué un puerto en toda la extensión de la palabra. Bajo los escombros de la margen oriental, se encontraron trozos de madera, que reconocidos por los técnicos en el Museo Naval de Madrid, resultaron ser restos de embarcaciones antiguas, cartaginesas probablemente. Una buena parte de la margen aludida, estaba cubierta de ruinas romanas, fácilmente imputables por sus particularidades, a establecimientos industriales, almacenes, obradores y demás instalaciones propias de un lugar de comercio y tráfico. Los largos y espesos muros de buena fábrica, que encintaban las orillas del cauce, especialmente en las proximidades del pontón de la vía férrea, no se prestaban a más interpretación discreta, que la de ser muelles de atraque. El macizo de cantería del extremo Norte del almarjal, podía serlo también u obedecer a otra finalidad e incluso haberse construido en épocas posteriores, pero su nombre de *El Mollet* (el muelle pequeño) con que se le

conocía de inmemorial en la partida, revelaba una tradición portuaria, singularmente expresiva. La escasa altura del lodazal sobre el nivel del mar (prácticamente nula antes de terraplenarse el charco) garantizaba casi en absoluto, que la falta de vestigios de construcciones en su superficie, se daba también bajo ella; y la misma falta de vestigios en la playa que cierra la Albufereta por el Sur, nos revelaba que entre ésta y el mar, no hubo solución de continuidad. Desmontadas las capas más someras de la citada margen oriental, descubrimos un camino romano que deslizándose por la playa al pie del cerro, se apartaba de ella al llegar al lodazal, para seguir bordeándolo por el Este hasta unirse con el del *Mollet*, en vez de pasar a la margen opuesta, por la orilla del mar, como el camino registrado en el plano del siglo XVIII. Por último, en el sector del cauce lindante con la playa y en la parte de ésta constitutiva de la barra que lo separa de las olas, abrimos multitud de calicatas y zanjas de exploración, éstas en general, perpendiculares al eje de la faja cenagosa. Nos proponíamos aquilatar por noso-

tros mismos, el crédito que debía darse a las noticias de Bendicho. En todos los puntos reconocidos, obtuvimos en lo fundamental idénticos resultados: en la superficie, tierras de acarreo y bajo ellas, capas sucesivas de algas y arenas hasta llegar a nivel más bajo que el del mar, donde el lodo y el agua nos obligaron a detener nuestro trabajo, por ser imposible proseguirlo sin el auxilio de máquinas adecuadas. Era pues evidente que en tiempos lejanos, el acceso de las naves, del mar a la Albufereta, estuvo libre.

Por la vía experimental, como se ha visto, llegamos a iguales conclusiones que por la documental y la del cálculo a priori: el lodazal desecado en nuestros tiempos, fué en la antigüedad una ría, un estero, un estuario, el puerto en fin, de las ciudades del Tosal.

Convencidos ya por todos los medios a nuestro alcance, de que nuestra interpretación del charco desecado no estaba reñida con los hechos, lo expusimos así a la superioridad, en la Memoria de nuestras campañas arqueológicas de 1934 a 1936, que elevamos a la Comisaría

General de Excavaciones, en Septiembre de 1939. Hicimos constar entonces, que no obstante lo dicho, sometíamos gustosos nuestras conclusiones al dictamen de los técnicos, a los cuales nos proponíamos recurrir apenas se presentase ocasión oportuna. En plan de investigación y estudio, habían pasado por estas playas, muchos eminentes hombres de ciencia, tanto españoles como extranjeros y entre éstos últimos, el profesor de Erlangen Adolfo Schulten, el arqueólogo P. Paris, el austriaco Zotter y el geólogo alemán Jessen. Resultaba en verdad bastante extraño, que ninguno de ellos hubiera sospechado el primitivo carácter portuario de la charca. Era por lo tanto de temer, que quien reconoció este lugar con muchos menos conocimientos y medios personales que ellos, estuviese completamente equivocado a pesar de todas las razones expuestas. Sensatamente pensando, una novedad de tanto alcance, como la interpretación portuaria de la Albufereta, no debía admitirse mientras los técnicos en tal clase de cuestiones, no pronunciasen fallo favorable.

La deseada oportunidad, se dió en 1946. En el Congreso Arqueológico del Sudeste de España celebrado aquel año en Albacete, tuvimos el honor de conocer a un doctísimo marino y arqueólogo especializado en cuestiones navales y en ingeniería portuaria, que desde entonces nos favorece con su amistad. Trátase del Ilmo. Sr. Don Juan Jáuregui y Gil Delgado, jefe a la sazón del Apostadero de Cartagena y Comandante del crucero «Canarias», cuando redactamos estos párrafos. A nuestros ruegos, tuvo la gentileza de personarse en Alicante y reconocer detenidamente varias veces, el lecho de la Albufereta y los vestigios de las obras antiguas, que aun orlan sus orillas. Lo acompañaron en alguna de sus visitas, el profesor de matemáticas del Instituto de Valencia, Don Pío Beltrán Villagrasa y el de arqueología de la Universidad de Zaragoza, Don Antonio Beltrán Martínez. El resultado del reconocimiento, nos proporcionó la satisfacción de ver plenamente confirmada nuestra interpretación de la Albufereta. El Sr. Jáuregui, ratificó la existencia de aquel puerto interior, descubrió su trazado y

señaló los restos de los diques de contención y de los muelles de atraque, con que lo completaron los romanos.

El documentado dictamen del ilustre marino citado, precedido de unas cuartillas nuestras, fué dado a conocer a los historiadores y arqueólogos en el III Congreso del Sudeste, celebrado en Murcia el año 1947 (1).

Como la difusión de los problemas estudiados en los congresos de historia y arqueología, suele tardar bastante en extenderse al público en general, escribimos y publicamos el presente trabajo, para que todos y principalmente nuestros paisanos, sepan que en las playas de Alicante, se abrió ha miles de años, un puerto interior que hasta la fecha nadie conocía y que es una prueba más, de la importancia mercantil de nuestra población, desde los albores de su historia.

---

(1) J. Jáuregui y Gil Delgado. *El Puerto de la Albufereta*. Crónica del III Congreso Arqueológico del Sudeste Español. Murcia 1947. Páginas 217 a 223.

En el punto siguiente, describimos el puerto a grandes rasgos, resumiendo los datos y observaciones del Sr. Jáuregui y los que anteriormente reunimos nosotros. Las frases y líneas entrecomadas, son reproducción literal de las suscritas por nuestro ilustre colaborador. Cuando prosigan las excavaciones y sea posible emprender a fondo las de la ría, labor tan delicada como interesante, podrá completarse el cuadro con las líneas y matices de las mil particularidades, ocultas hoy bajo el fango de la ciénaga.

### III

## Descripción del puerto

**Forma y dimensiones.** El dique del Norte. Los muelles de atraque. Los astilleros. **Capacidad del vaso.** Las naves antiguas. **El fondeadero exterior.** **Comunicaciones.** **Síntesis.**

El vaso del antiguo puerto interior de la Albufereta, está constituido por el cauce de una rambla que, entrando en él por las inmediaciones del *Mollet*, venía a desaguar en el mar al Noroeste del Tosal de Manises, flanqueada de cerca por las raíces del cerro. Si parte de su recorrido fué una ría más bien que el lecho de un arroyo, es problema de ingenieros y geólogos, que aun no está resuelto ni apenas planteado. No sería extraño que lo fuese, porque faltando en este campo huellas de corrientes importantes, el área del puerto solo pudo estar

cubierta constantemente de agua, por la entrada de las del mar en su recinto. El eje del cauce, describe un zig-zag a modo de una N muy abierta, cuyo último trazo o sea el que llega a la playa, es el más largo de los tres que la integran. Este y el que arranca del *Mollet*, van de N. O. a S. E.; y el del centro, de N. E. a S. O. La longitud total del recorrido se aproxima a los 300 metros, reduciéndose un tanto a sus efectos útiles, dada la nulidad práctica del calado que debió quedar ante la obra que limita septentrionalmente el estuario. La anchura apreciable de éste, se acerca a los 40 metros en la entrada del puerto, pasando apenas de los 30, en el resto del mismo. Antes de fabricarse los muelles, debió ser bastante mayor, según después explicaremos.

**El dique del Norte.**— La obra mejor conservada de todas las del lugar, es la que limita el lodazal por aquel punto, o sea la que llamamos el *Mollet*. Llegó tan completa hasta nosotros, que en más de una ocasión nos hizo vacilar sobre su origen y objeto verdaderos. No obstante nuestra interpretación general del paraje,

temimos, de una parte, que fuese mucho menos antigua de lo que solía creerse; y de otra, que no estuviese relacionada directamente con el puerto, sino más bien, con viejos y olvidados intentos de sanear el almarjal o con la conveniencia de salvar su depresión, con presas o azudes especiales para conducir a los predios de la orilla opuesta, las aguas de las fuentes que siglos atrás brotaban en la vecina sierra de San Julián. Hasta que los técnicos confirmaron la interpretación portuaria de la Albufereta y señalaron el destino que debió tener, no nos atrevimos a dar como segura la remota antigüedad de la obra y el oficio que tuvo en relación con el puerto.

El *Mollet*, es un macizo de cantería, de 180 metros de ancho aproximadamente, «formado por dos hiladas de sillares de piedra, perfectamente careados y unidos entre si los de cada hilada, por encajes de cola de milano. Los sillares, una de cuyas caras que llamaremos altura, es en todos constante y de 42 centímetros, varían en sus otras dimensiones desde 67 a 52 centímetros, en la cara que da frente a la Albu-

fereta, y desde 90 centímetros a 1,20 metros, en la perpendicular a ella. Por debajo de este cantil, la obra es de mampostería, de pequeñas dimensiones y sobresale en la actualidad unos 70 centímetros del suelo... Forma un arco de círculo de treinta metros de radio con 1'25 de flecha y 17'70 metros de longitud de la cuerda. A ambos extremos y formando con esta cuerda ángulo de unos 120°, se inician dos muros, el de la izquierda de 7'30 metros de longitud, que más tarde cambia de orientación, para continuar durante unos dos metros paralelo al eje de la Albufereta en este lugar. El de la derecha, de longitud menor (unos cinco metros) viene a unirse con la prolongación de un muro, que al cruzar el camino de que más tarde hablaremos, es sin duda, apoyo de uno de los lados de un arco de alcantarilla, por la que en tiempos pasados debió desaguar normalmente la rambla o regato que dió origen a la Albufereta».

«No cabe duda, que toda esta obra, tanto por su importancia, como por la perfección de su ejecución, debió obedecer a una determinada finalidad y ésta la vemos bien clara, al observar

que a unos 3'80 metros del cantil del *Mollet*, se encuentran vestigios de un camino romano que lo cruza paralelo a él, con una anchura apreciable de 3'40 metros».

«La importancia de la fábrica, nos puede dar idea de la que tal camino tenía, y es lógico que así fuese, pues sin duda sirvió para unir la población del Tosal de Manises y sus aledaños, con la enclavada en la orilla opuesta de la Albufereta». El destino pues de la obra descrita, fué constituir «una defensa del camino y un dique de contención, para que éste no fuese arrastrado en las avenidas de la rambla». Respecto al puerto, el *Mollet* cumplió además otra finalidad importante: la de servir de dique de contención, a las avenidas y arrastres de la corriente, desviándolos a uno y otro lado, en evitación de que el légamo se acumulase en la ría, en perjuicio de su calado.

«La mayoría de los puertos utilizados por los romanos, lo fueron aprovechando lagunas o desembocaduras de ríos, por lo que tropezamos con el gravísimo inconveniente, de que el légamo los fuese cegando, lo que les obligó a efec-

tuar importantísimas obras para corregir tal defecto y de una, muy semejante a la que actualmente estudiamos se tiene noticia por Estrabón. Se trata de Panorbo, puerto de Ephesus, con extensos muelles y almacenes y al que el légamo arrastrado por el río Cayte, perjudicaba tanto, que hubo necesidad de construir un malecón que contuviera dicho légamo, para que no cegara el puerto. Circunstancias semejantes, son las que pueden haber aconsejado la construcción del *Mollet*, en la Albufereta de Alicante.»

Para dar salida lateralmente a parte de las aguas (y quizá también para aprovecharlas de algún modo aun no definido) se abrió un cauce secundario, que recogiendo el líquido aguas arriba del dique, conducía las sobrantes hasta el vaso del puerto, después de pasar bajo un puente construido a Poniente del *Mollet*. El destino de éste obligaba a pensar, según el Sr. Jáuregui, en la existencia de un medio que sin perjuicio del camino, condujese las aguas dándoles salida e igualmente en que «los muelles del indudable puerto de la Albufereta, habían de encontrarse en otro lugar». Ambas su-

posiciones «quedaron plenamente confirmadas»; la primera, por el hallazgo de los estribos del puente de 130 metros de luz, bajo el que cerca del *Mollet* y a unos catorce metros del eje de la rambla, debieron fluir las aguas desviadas en defensa del dique; y la segunda, por el descubrimiento de los restos de los muelles de atraque a uno y otro lado de la Albufereta.

Los muelles.— Los pueblos anteriores al romanismo, se limitaron a utilizar la ria como puerto natural. «No se tienen noticias de que ninguno de estos pueblos ibéricos o cartagineses, construyesen verdaderas obras portuarias, sino los indispensables pantalanés de atraque, bien de madera, o sencillos espigones, pero es lógico que si el tráfico era intenso, los romanos conforme a su carácter, hiciesen permanentes e importantes construcciones.» Suyas son efecto todas las que se encuentran. Ellos hicieron los muelles permanentes a lo largo del puerto, disponiéndolos alternativamente a una y otra orilla, de suerte que donde hubiese muelle en una margen, quedara la otra libre. Hizose así, para no reducir demasiado el espacio disponible,

con obras practicadas a expensas de la superficie necesaria para las maniobras de las naves. En otro caso, las de mayor eslora, no habrían podido revirar dentro del puerto.

En el primer tramo del zig-zag que éste describe, caminando del *Mollet* hacia la playa, el muelle de atraque se construyó en la margen de la derecha, o sea, la de poniente. Lo mismo ocurrió en el tercero, mientras en el segundo, las obras permanentes se hicieron a la izquierda de la ría. Todas se emplazaron en las orillas que, dado el zig-zag aludido, estaban defendidas del empuje del mar que se internase en el puerto. Las márgenes opuestas, se destinaron a otros menesteres, como por ejemplo la instalación de astilleros, de los que son restos probables, las maderas de barcos halladas bajo las ruinas de la orilla oriental de la Albufereta.

El muelle de que se conservan mayores y más importantes restos, se halla en el primer tramo del zig-zag a partir del *Mollet*, en la orilla derecha. Es «un muro de 62 metros de largo (o al menos esta es la longitud en que nosotros hemos podido seguirlo) que corre a lo largo de

la primera rama de la N, que dibuja como hemos dicho la Albufereta y que se encuentra por su orilla occidental, o de la derecha y cuyo cantil, está separado de quince a veinte metros del banal más próximo. Sobre este muro, puede apreciarse una obra, que permitiría suponer corría a lo largo de él un camino. Faltan las piedras de sillería que habían de constituir el cantil de este muro, pero puede apreciarse que la mampostería es de grandes mampuestos, la que nos permite suponer, así como su orientación, abrigada de la boca de la Albufereta, que esto constituía un muelle de atraque y con ello, nos da una contraprueba de la supuesta población romana situada tierra adentro de él, así como la existencia de tal población, nos hizo presuponer la de un muelle para su servicio». La sillería del cantil en cuestión, debió correr la misma suerte que casi todos los mejores sillares que afloraban en estos parajes, tanto en el Tosal, como en la playa y en las orillas de la charca. Los contratistas de Obras Públicas unas veces y otras los particulares, se los fueron llevando sin que a nadie se le ocurriera impedirlo,

para disponer de magníficos materiales de construcción, sin más gastos que el de los transportes. En muchas casas de la huerta, se descubrieron lápidas con inscripciones latinas, procedentes de estas expoliaciones. Si el *Mollet* se salvó de ellas llegando hasta nosotros casi indemne, fué sin duda, porque su utilidad constante como defensa del camino y paso cómodo de uno a otro lado del lodazal, hizo que los vecinos y propietarios de los predios próximos, se constituyesen en sus más eficaces guardianes.

En la margen opuesta o sea la oriental y coincidiendo en su arranque con la terminación del muro dicho, «hemos podido observar la existencia de otro, con unos 63 a 65 metros de longitud y un espesor aproximado de 1'20 metros, que correría» por la segunda rama de la N, que dibuja la Albufereta, quedando igualmente, «al abrigo de las mares que pudieran adentrarse por su boca». Quizá fué el más antiguo, por ser también el más próximo a las faldas del Tosal (1).

(1) Si los pobladores anteriores al romanismo, no

En la tercera rama de la N consabida, o sea la más próxima a la playa y por su orilla derecha o de poniente, «se han podido apreciar en diferentes puntos, restos que parecen indicar la existencia de un muro como de unos noventa metros de longitud, sin que tengamos absoluta confirmación, ya que no se han efectuado excavaciones ni calicatas».

Como se insinuó anteriormente, «el aparecer los que suponemos muelles alternados, es decir, sin que exista en la orilla opuesta una construcción semejante, creemos puede obedecer a la idea de disminuir en la menor cantidad

---

construyeron ninguna obra permanente en este puerto, es indudable que el muelle de referencia fué el primero que le sirvió, no solo por ser el más próximo al núcleo romano más antiguo, sino también porque los muelles restantes aparecen en la orilla opuesta, donde el romanismo surgió muy tardíamente. Pero si los pueblos que precedieron a la ocupación romana, hicieron algunas obras permanentes, sus vestigios deben buscarse no en esta margen, sino en la opuesta, porque en ella sospechamos que estuvo la primitiva factoría mercantil, en tiempos anteriores a los púnicos.

posible, la ya corta anchura que ofrece la Albufereta (1) puesto que cada uno de los muelles, exige una cierta superficie explanada y con fáciles salidas, para las operaciones de carga, descarga y depósito de las mercancías».

**Capacidad.**— Para calcular la que tuviera el vaso del estero a efectos portuarios, ha de empezarse por tener en cuenta las características normales de las naves antiguas. Estas, en general, no fueron de eslora considerable, ni aún en relación con la importancia de su desplazamiento. «Según datos, deducidos de los restos que se conservan en las dársenas de Zea, la eslora de un trirreme era de unos 40 metros, su manga de unos 4 y su desplazamiento unas 232 toneladas. Las naves mercantes eran mangudas

---

(1) Para que los barcos pudieran acercarse sin exponerse a embarrancar en la arena, fué preciso construir los muelles a cierta distancia de la orilla, aguas adentro, hasta encontrar el calado necesario. De esto se deduce, que la anchura del puerto natural, debió ser bastante mayor que la que quedó, después de construídos los muelles de atraque permanentes

y en consecuencia, de menor eslora para tonelajes análogos».

Es de advertir, que cuando el estuario de la Albufereta se convirtió en puerto propiamente dicho, gracias a las obras y muelles permanentes de que se le dotó, la ciudad vecina no tenía ya carácter militar, pues tales obras no se hicieron probablemente, hasta el siglo de Augusto, bajo cuyo imperio, se demolieron o inutilizaron todas las fortificaciones del Tosal. El puerto por lo tanto, solo tuvo entonces carácter mercantil. «Los tonelajes correspondientes a una eslora aproximada a unos 30 metros y en las líneas de construcción actuales, nos dan un tonelaje de registro, superior a las cien toneladas para buques de vela e incluso bastante más alto, para formas de escaso afinamiento, como indudablemente eran las de la época que consideramos. No creemos aventurado afirmar, que la inmensa mayoría de las embarcaciones entonces utilizadas, no habían de superar y más corrientemente ni siquiera llegar, a tal desplazamiento». Como se ve, casi todas ellas pudieron entrar y maniobrar en

nuestro puerto. Dadas las dimensiones de éste y las de aquellas, los muelles de la Albufereta, estuvieron en condiciones de servir para la carga y descarga con toda comodidad, de ocho a diez naves a la vez. Tal número, es mucho más considerable de lo que parece, de una parte, por ser más que suficiente para atender las necesidades comerciales de la época, por importante que fuera el movimiento mercantil de la población vecina; y de otra, porque aún en el supuesto nada probable, de que hubiese más barcos que longitud de muelles para servirlos simultáneamente, todo se reducía a esperar turno, anclados en la ensenada exterior del puerto, la cual ofreció en todo tiempo, condiciones óptimas como fondeadero.

El viejo cabo del Alcodre, hoy de las Huertas, la defiende admirablemente de los temporales de Levante, que son los únicos molestos de nuestra costa. Cuando el geólogo Jessen la recorrió hace unos 25 años, no dejó de ver que esta ensenada, sobre ser la más segura de la bahía, es mucho mejor que el sitio en que se

emplazaron los actuales muelles de la capital (1). Allí pues, podían esperar cómodamente, todos los barcos que en un momento dado no cupiesen en el recinto interior, momento que sin duda se dió muy pocas veces.

**Caminos.**— Lo dicho párrafos antes, respecto al muelle del primer trazo del zig-zag que describe la Albufereta, induce a sospechar la existencia de un camino que corriese a lo largo de su orilla occidental o de la derecha. Pero que lo hubo en la opuesta, es un hecho sobre el que no nos cabe la menor duda, pues en nuestras excavaciones, lo desenterramos nosotros a un metro de profundidad, bajo la superficie actual del campo. Este camino, ocultándose a veces bajo la nueva carretera de San Juan y separándose otras de su trazado, venía bordeando el Tosal de Manises por la parte del mar, hasta llegar a la boca del puerto, punto en

---

(1) Die spanische Ostkuste von Cartagena bis Castellón, punto 1.º, en sonder ab druck, aus dem Jahrbuch des Deutschen Archeologischen Instituto, año 1927. Página, 237.

que torcía tierra adentro, a lo largo de la orilla oriental, para enlazar seguramente, con el que cruza de lado a lado el lecho de la rambla, siguiendo después probablemente por detrás de la sierra de San Julián, hasta las raíces del castillo de Santa Bárbara, en cuyas inmediaciones enlazaría con el ramal de la Vía Pretoria, que llegaba a Alicante.

Se nos dice que en las cercanías de la Albufereta con dirección al Norte, se observan también vestigios de una calzada romana. Si la hubo en efecto, cosa que consideramos muy probable, debió servir para comunicar la costa, ahorrando tiempo y distancias, con las serranías de Alcoy y comarcas próximas, todas de gran interés para la historia de la cultura ibérica.

Por otra parte, el camino de la orilla oriental del puerto, después de servir de arranque al que subiera a la ciudad, debió seguir con dirección al Campello (estación de todas nuestras viejas civilizaciones) para enlazar con la vía romana del litoral, en el que se hallaban las colonias griegas. El descubrimiento de una piedra

miliaria en Villajoyosa, reveló la existencia de tal vía (1). El comercio de nuestro puerto, contaba pues con caminos terrestres en todas direcciones. Respecto a las comunicaciones marítimas, baste decir que las playas de Alicante, fueron siempre escala en las rutas más importantes del Mediterráneo.

**Resumen.**— Los datos y observaciones reunidos en los párrafos precedentes, prueban que la Albufereta no solo fué un puerto en el sentido estricto del vocablo, sino también que reunió todas las comodidades apetecibles, dentro de la limitación de su recinto: manantiales próximos para la aguada de los barcos; abrigo absoluto de vientos y temporales; defensa fácil en trances bélicos, por la guarnición de la contigua plaza fuerte; muelles permanentes de sólida cantería; anchura suficiente para las naves de la época; capacidad bastante para carga y descarga de ocho a diez embarcaciones a la vez; y ensenada

---

(1) Débese esta noticia, al historiador de Villajoyosa Sr. Martínez Esquerdo. Véase nuestra Geografía de la provincia de Alicante. Página 1120.

exterior, segura y amplia, donde fondear las de eslora superior a la corriente y esperar turno, las que no cupiesen en el recinto de los muelles. Lógico es también, suponer que el tráfico marítimo, aconsejó la construcción y reparación de los buques, «y nada tendría de extraño, que el emplazamiento de los astilleros, fuese en la orilla izquierda del fondo de la Albufereta, frente al primer tramo de muelle del que hemos hablado». En síntesis: un puerto importante. «Como consecuencia final (dice el Sr. Jáuregui) podemos deducir que la Albufereta reúne, tanto por sus condiciones marineras de abrigo como por las dimensiones medidas, suficiente capacidad para que fuese utilizada sin inconveniente alguno, tanto por las naves comerciales como por las militares de dimensiones normales».

## IV

### Pretérito y futuro

**Las naves de Creta. Griegos, cartagineses y romanos. Apogeo del tráfico. Destrucción de la ciudad y fin del puerto. Excavaciones futuras. Su importancia. Restauración de las obras.**

Las operaciones comerciales de que fué escenario nuestro puerto, iniciáronse apenas los pueblos ribereños del Mediterráneo, se aventuraron a navegar de orilla a orilla, para buscar en las extrañas, los productos de que carecían las propias. Se cree, no sin fundamento, que ya los barcos de Creta, en el segundo milenio antes de Cristo, hacían escala en nuestras playas, para comerciar con sus ocupantes y seguir después camino del Estrecho, hacia los mercados del estaño, que necesitaban para su bronce.

Con más fundamento aun, se afirma que

los griegos de nuestra primera etapa colonial, explotaron el comercio de nuestras tierras costaneras, hasta que el fracaso naval de Alalia (siglo VI) les obligó a evacuar sus factorías del Seno Ilicitano. Es muy verosímil que una de ellas fuese Alicante. Pero lo que puede tenerse por indudable, es que cuando aquellos volvieron a aparecer en nuestro litoral, hacia fines del siglo IV precristiano, no solo comerciaron con nosotros, sino también, que se establecieron permanentemente al pie de las rocas blancas de la sierra de San Julián y alturas próximas. Acra Leuca, la colonia griega que nos dió nombre, estuvo sin duda en aquel tiempo a uno u otro lado de la Albufereta, bien en la cumbre del vecino Tosal de Manises, bien en el llano a orillas de la ría. En la de poniente, cerca de su muelle, se encuentran restos de construcciones y de ajuares, bastantes para suponer que ella fué el asiento de nuestro emporio helénico, de los siglos IV y III antes de Cristo. Entonces fué sin duda, cuando el puerto interior de la Albufereta, comenzó a ser lugar de tráfico importante, aunque careciese todavía de muelles perma-

nes. La conquista Bárcida, en el tercio final del último siglo mencionado, desvió la corriente comercial de Grecia, sustituyéndola con la de Cartago, que era la metrópoli de nuestros nuevos ocupantes. Adviértase que éstos, no vinieron en plan de mercaderes, sino de soldados. Al fortificarse en el Tosal, rodeá idolo de torres y murallas, lo que les interesaba fundamentalmente, era la importancia estratégica del lugar, para dominar el territorio; y la topografía del puerto, para mantener con facilidad las comunicaciones con Cartago y Baleares. Lo demás les era secundario.

A los pocos lustros, la segunda guerra púnica, puso término a aquel estado de cosas. Los cartagineses fueron expulsados y los romanos se hicieron los dueños de la ciudad y de su puerto. En los primeros tiempos de esta época, se repararon las fortificaciones del Tosal y se construyeron otras más sólidas que las anteriores. La romanización no estaba aún asegurada. Más apenas Roma se vió libre de enemigos, se destruyeron o abandonaron las murallas del Tosal; y la ciudad, bajó a las orillas de la ría,

para llenarlas de almacenes, tiendas y obradores. Era el siglo de Augusto. Hasta aquel momento, parece ser que las operaciones comerciales, se sirvieron de la factoría hispánica que hubo al pie del cerro. Ahora, todas las márgenes del estero y especialmente las del Este, fueron lugar de tráfico y comercio. Los depósitos y establecimientos industriales, se construyeron sobre los ustrinos que guardaban las cenizas de los cartagineses; y allí mismo, a la entrada de la ría, se levantó un templo, dedicado quizá a Mercurio, dios de los comerciantes. Entonces fué cuando se fabricaron los diques y muelles permanentes y cuando el recinto interior de la Albufereta, se convirtió en puerto propiamente dicho. Su tráfico bajo la paz octaviana debió ser considerable, porque tanto en aquella época, como en las precedentes y las posteriores, nuestras playas fueron las más adecuadas para el comercio de importación y exportación de buena parte del interior de España, siempre que Marte no les puso el veto.

El tráfico de la Albufereta, sufrió un colapso grave bajo el reinado de Marco Aurelio.

Por causas no bien conocidas todavía, quedaron en ruinas tanto la ciudad del Tosal, como los edificios e instalaciones industriales que orlaban el puerto y la playa vecina. Todo se repuso luego, aprovechándose en buena parte los materiales de las obras preexistentes.

Nuestras excavaciones de la Acrópolis y de la orilla oriental del estuario, lo probaron cumplidamente, desenterrando los escombros de los dos estratos y mostrando los materiales y hasta las paredes del más antiguo, que se utilizaron en el siguiente. Los predios sitios a poniente del puerto, fueron destinados en aquel periodo, a emplazar multitud de obras nuevas y quizá entre otras de interés, la de las grandes termas, de que quedan restos en la playa. Rehabilitado el puerto y reanudado su tráfico, el movimiento comercial de la Albufereta continuó con más o menos éxito, hasta que los invasores del siglo V, asolaron el lugar, poniendo fin a la última de sus ciudades y dispersando a sus habitantes. Abandonada la población, el puerto quedó solo, a merced de los agentes naturales. Las arenas del mar, entaponaron su entrada y

los arrastres de la rambla, cegaron su lecho después de convertirlo en un pantano, que poco a poco degeneró en charca pestilente. Con el transcurso del tiempo, borrose hasta el recuerdo de lo que había sido ha miles de años, la Albufereta de Alicante. En otra monografía, estudiaremos su historia portuaria. Los párrafos anteriores, no hicieron más que resumirla a grandes rasgos, para dar una idea de la pasada importancia del lugar. Los ámbitos del estero, están orlados hoy de ruinas inertes y silenciosas, que duermen su sueño milenario en una playa desierta. Ayer fueron sin duda, uno de los puertos españoles más concurridos y alegres del Mediterráneo.

¿Por qué no investigar, por cuantos medios sean precisos, los secretos que guarda todavía el estuario bajo los escombros que lo bordean y hasta bajo el légamo que cegó su cauce? Conocerlo todo, no solo interesa a la historia de Alicante, sino también a la general del mundo antiguo. No se olvide, que la ciudad vecina fué la de Amílcar el Grande y que en ella tal vez, concibió Anibal sus planes contra Roma. ¿Y por

qué igualmente, no restaurar en lo posible, el cuadro material del puerto, en el momento cumbre de la cultura latina? Los muelles y los diques, se restauran como un ánfora púnica o una crátera de los ceramistas griegos. Los trozos auténticos, responden de los matices y la forma de los suplidos. La retina y el corazón del espectador, no necesitan más para sentir el pasado dentro del presente.

Por la experiencia adquirida en nuestras excavaciones, sabemos bien que la labor a realizar en la indicada directriz, es tan árdua como costosa. No se emprenda pues, mientras no se cuente con el tesón y los fondos necesarios para llevarla a cima como se debe; pero no se haga tampoco imposible para siempre, olvidándola en nuestros planes y dejando que la ignorancia de los inconscientes, acabe de destruir lo que respetaron veinte siglos. He aquí como se expresa a este propósito, el ilustre marino a quien se debe la confirmación técnica del puerto interior de la Albufereta.

«Todas las razones anteriormente expuestas, nos llevan a pensar que en este remanso de

aguas indudablemente tranquilas, una excavación sistemática del vaso de la Albufereta, podría ofrecernos hallazgos interesantísimos de todo orden, pero muy especialmente en lo que a la arqueología naval y a la construcción de puertos se refiere; pero para que estas excavaciones pudiesen ofrecer, no tan solo a nosotros, sino a la posteridad, el ejemplo de un puerto, sería indispensable disponer de unas consignaciones bastante importantes, para poner lo que se descubriera a cubierto de las destrucciones, tanto de los elementos como de los profanos; y de no ser así, más vale no emprender obra ninguna, pues a trueque del sacrificio que supone abandonar a otros tan interesantes conocimientos, como parece brindarnos este lugar, creemos de mayor importancia, el que quien emprenda esta obra, pueda hacerlo de forma que quede ofrecida permanentemente, a la admiración y estudio de la Humanidad.»

**Precio: 6 Pesetas.**