

## LA TOPOGRAFÍA EN CARTHAGO NOVA. ESTADO DE LA CUESTIÓN.

MIGUEL MARTÍNEZ ANDREU  
MUSEO ARQUEOLÓGICO MUNICIPAL DE CARTAGENA

### *Resumen*

En el presente trabajo se aborda un ensayo de la evolución topográfica de la ciudad y su entorno, con especial énfasis en las etapas púnica y romana. Nuestra propuesta analiza tanto los aspectos paleogeográficos como los arqueológicos, intentando obtener una secuencia diacrónica de los principales cambios en su contexto histórico.

### *Abstract*

The purpose of this paper is to try the topographical evolution of Cartagena and surrounding, specially during punic and roman period. To this end, we analyze different palaeogeographical and archaeological aspects to obtain a sequence of main changes along the history of city.

<sup>1</sup> Andrés Sarasa, J. L. 1986, 35-38. Conesa García, C. 1990, 46-48.

<sup>2</sup> Aunque la fecha de fundación de la ciudad resulta aún hoy controvertida, la mayoría de las propuestas se aproximan al año 229 a.C. En cualquier caso, y dado por sentado que existían enclaves previos en una amplia porción del territorio de la comarca, incluidas las colinas de la península, lo más probable es que el hecho mismo de su fundación no tuviera otro significado más que el de dar un respaldo "nominal" a aquellas pequeñas entidades de población. Como señala M. Martín Camino, el significado de la fundación podría ser concebido como la necesidad de proporcionar o dotar de un status legítimo a un determinado ámbito territorial, por lo que probablemente este acontecimiento no sería más que una iniciativa o decisión política para estimular si cabe, de manera acelerada, la implantación de modos y formas de vida urbanos. Martín Camino, M. 1995, 317.

### 1. INTRODUCCIÓN

La franja costera del sureste peninsular es por razones diversas una de las áreas que mayores dificultades ofrece al establecimiento de grandes núcleos urbanos. El carácter torrencial de las precipitaciones, la ausencia de cursos de agua permanentes y la acusada aridez climática y edáfica de este sector<sup>1</sup>, aún siendo factores potencialmente disuasorios para el poblamiento, no impidieron sin embargo que éste se materializara en una de las ciudades más importantes y prósperas del Mediterráneo<sup>2</sup> ya desde finales del siglo III a.C.

Entre los condicionamientos naturales, debió ser sin duda el de la falta de agua el que más problemas planteó de cara al desarrollo urbano, imponiendo serios obstáculos tanto por los irregulares caudales de los manantiales cercanos a la ciudad, como por las prolongadas sequías que padece la comarca. Sólo el indudable interés geoestratégico de aquel enclave abocado al mar, en un tiempo de fuertes convulsiones políticas en el Mediterráneo, pudo compensar los esfuerzos que exigía su mantenimiento. El resultado fue una ciudad capaz de sobreponerse a las adversidades, gestionando admirablemente sus escasos recursos hídricos y sacando todo el provecho de las excepcionales condiciones de su puerto, primero como base estratégica de las tropas cartaginesas que la fundaron, hacia el año 229 a.C., y más tarde como emporio romano.

Desde entonces hasta nuestros días, la ciudad y su entorno han cambiado sustancialmente. La evolución urbana, sin demasiadas posibilidades de expansión a causa de las barreras naturales que ponían fronteras a su perímetro, siempre se concretó sobre el mismo espacio físico, y las transformaciones que en ella tuvieron lugar siempre lo fueron a expensas del entramado preexistente. Como ocurre en la mayoría de las ciudades modernas superpuestas a las antiguas, el precario estado de conservación de buena parte de los restos que de aquella época han llegado hasta nosotros no es sólo el resultado del paso del tiempo, sino también -y en el caso de Cartagena sobre todo- la consecuencia del reiterado uso del mismo suelo urbano.

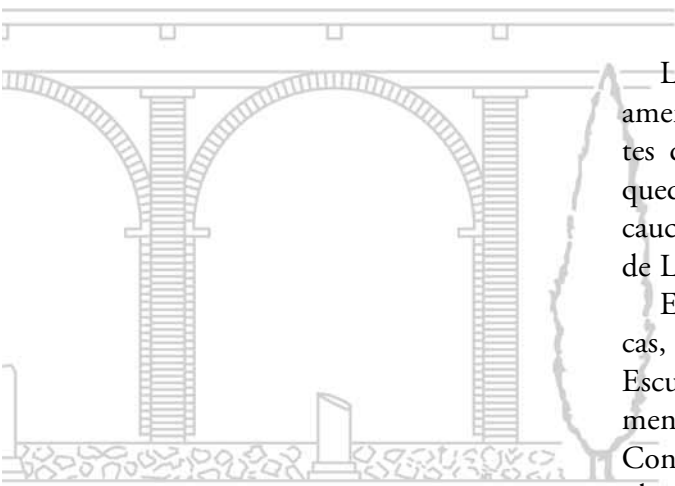
## 2. LAS CLAVES DE SU IMAGEN ACTUAL

Los cambios que más han influido en el aspecto de la ciudad que hoy conocemos no sólo han sido las comprensibles transformaciones urbanas de su casco antiguo, algo por otra parte común en los centros históricos, sino también las importantes modificaciones topográficas de su contorno ya en época moderna. En este sentido, la elección de Cartagena como enclave privilegiado por parte de la monarquía española para asegurar la defensa marítima de buena parte del Mediterráneo peninsular, especialmente durante el siglo XVII y sobre todo el XVIII, resultó decisiva para el radical cambio de su antigua fisonomía. Las nuevas obras de arquitectura militar emprendidas en ese tiempo, la mayoría de ellas grandes proyectos inspirados en el reformismo ilustrado de la época, se ejecutaron en plazos sorprendentemente breves, y su efecto sobre la imagen que hasta entonces ofrecía la ciudad, fue el de una completa transformación.<sup>3</sup>

La descomunal obra de ingeniería que supuso la construcción del Arsenal<sup>4</sup>, en el punto marítimo más adentrado de la bahía, cambió totalmente el aspecto de ésta. La nueva dársena, los muelles, astilleros y almacenes que allí se construyeron, cubrieron con tierra firme los antiguos arenales y playas de ese sector, al tiempo que se realizaban los dragados necesarios para dar más calado a las someras aguas de antaño.

<sup>3</sup> La designación de Cartagena como capital del Departamento Marítimo de Levante, no sólo traerá consigo la creación de una importante base para la escuadra de galeras, sino también importantes obras de carácter logístico asociadas a su nueva condición, así como las fortificaciones necesarias para la defensa de tales instalaciones. En poco más de cincuenta años, entre 1735 y 1790, la ciudad verá levantados edificios tan notables como la Casa de la Intendencia, Mayoría General, Cuartel de Batallones de Marina y Brigadas Reales de Artillería de Marina, Casa de la Pólvora, Hospital Real de Antiguones, Cuartel de Presidarios y el Colegio de Guardias Marinas, además del propio Arsenal.

<sup>4</sup> Gómez Vizcaíno, A., Gómez Vizcaíno, J. A. 2001, 8-19.



La desembocadura en este punto de la rambla de Benipila, una amenaza para la vida misma del Arsenal<sup>5</sup> por sus incontrolados aportes de caudal y sedimentos tras las episódicas lluvias torrenciales, quedó borrada del mapa, desviándose sus avenidas por un nuevo cauce artificial de más de dos kilómetros de longitud hasta el paraje de Las Algamecas.

En la misma línea de construcciones monumentales dieciochescas, las del Hospital Militar de Marina, Cuartel de Antiguones y Escuela de Guardias Marinas, dejaron con su implantación seriamente alterada la topografía del área sur-oriental del Cerro de la Concepción, y la entrega de los escarpes de esta colina al mar, completamente enmascarada con la construcción del tramo de la muralla de Carlos III<sup>6</sup>. Más tarde, será la ampliación del muelle de Alfonso XII, en plena expansión comercial del puerto, la que añadiría una nueva distorsión al paisaje con ese terreno ganado a las aguas frente a las mismas murallas. Finalmente, en 1893, la calle Gisbert<sup>7</sup> seccionará el monte dejando una cicatriz abierta que confundirá y trastocará aún más si cabe la antigua topografía del cerro más prominente de la ciudad.

Al margen de algunas intervenciones de menor impacto llevadas a cabo en las otras colinas del centro histórico, es sin duda la desecación y posterior urbanización de la laguna la que mayor repercusión tendrá sobre la imagen de la periferia urbana. Cerrado el natural drenaje al mar por las obras del Arsenal, su colmatación se aceleró hasta el punto de quedar convertida en un auténtico foso repleto de áreas pantanosas e insalubres a causa del prolongado estancamiento de las aguas de lluvia. Muy pronto la idea de su desecación se convirtió en un asunto prioritario entre las aspiraciones de la ciudad y, a finales del siglo XVIII, ya se habían realizado algunas ingeniosas propuestas para terminar con aquel foco de epidemias, pero la Guerra de la Independencia paralizó su consumación y no será hasta finales del siglo XIX cuando se retome el proyecto, esta vez apremiado por el necesario ensanche de la ciudad.

La desecación definitiva del Almarjal, lenta y no exenta de graves problemas<sup>8</sup>, se realizó durante el primer tercio del siglo XX, constituyendo el primer paso de la expansión urbana prevista para esa extensa superficie, que fue paulatinamente creciendo hasta convertirse en asiento de la ciudad de nueva planta que hoy se levanta a espaldas del viejo centro histórico. Con ella desaparecía uno de los referentes más significados de la antigua topografía, aunque no del todo sus efectos, resistiéndose a caer en el olvido tras las torrenciales lluvias de otoño, cuando aún hoy reclama para sí el espacio por el que ahora se extiende todo el ensanche de Cartagena.

Esa mutua interacción entre el hombre y el medio físico ha sido constante en la historia de la ciudad. La transformación del paisaje que la rodeaba, en diferentes escalas temporales y alcances, no es más que la consecuencia de una decisiva intervención de sus habitantes

<sup>5</sup> Rubio Paredes, J. M. 1991, 80.

<sup>6</sup> Rubio Paredes, J. M. 2001, 34.

<sup>7</sup> Pérez Rojas, F. J. 1986, 115-116.

<sup>8</sup> Pérez Rojas, F. J. 1986, 141-150.

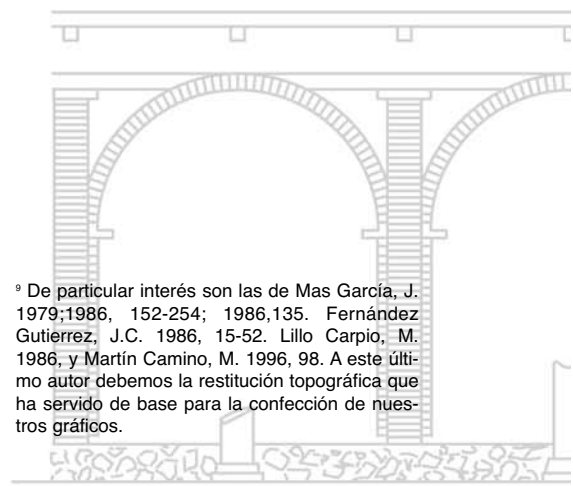
para paliar los riesgos de un complejo entorno de contrastes y una climatología adversa, con el fin de hacerla más habitable. No es extraño, pues que los rasgos de la antigua topografía de Cartagena resulten en nuestros días tan difíciles de rastrear en aquellos enclaves de tan intensa incidencia antrópica.

### 3. LOS CAMBIOS URBANOS. SU ALCANCE Y TRASCENDENCIA EN LA TOPOGRAFÍA

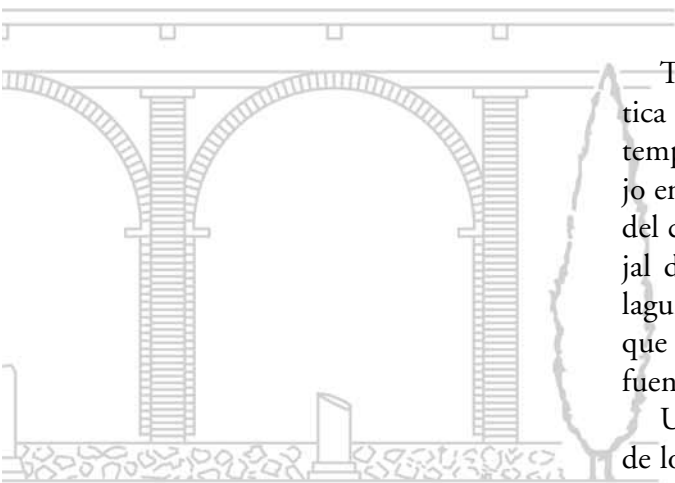
Cualquier estudio de los cambios diacrónicos relativos a la topografía urbana y su periferia ha de pasar forzosamente por una restitución planimétrica que permita su comparación con otras etapas. En ese sentido, es justo reconocer que Cartagena cuenta con un notable acopio documental gestado en su mayor parte por los ingenieros militares encargados de planificar sus instalaciones y defensas, una valiosa herramienta de trabajo que nos permite precisar con sorprendente exactitud la evolución urbana de Cartagena desde comienzos del siglo XVII.

La pulcritud y meticulosidad de estos documentos contrasta sin embargo con la escasísima información gráfica que poseemos de épocas anteriores. Tan sólo un par de esbozados apuntes de la ciudad y su puerto en el siglo XVI, nos separan del largo vacío documental que se extenderá durante toda la antigüedad, un oscuro trayecto apenas iluminado por algunos textos literarios entre los que sin duda destaca el de Polibio, autor de origen griego que nos aporta un excepcional relato de la ciudad romana y su contorno, del que más adelante nos ocuparemos.

Junto a esta información documental, existen algunas notables contribuciones a la topografía de la ciudad púnico-romana llevadas a cabo en los últimos años<sup>9</sup>, que han resultado de gran ayuda a la hora de elaborar la base gráfica de este trabajo, materializada en unas propuestas que a pesar de nuestro empeño han tenido por fuerza que concretarse de forma esquemática teniendo en cuenta las grandes lagunas que esta parcela de la investigación todavía presenta. Por fortuna no ocurre lo mismo en lo que respecta a otras cuestiones, como las geomorfológicas, que cuentan con un considerable número de aportaciones que nos permiten conocer las grandes líneas maestras de la evolución que ha seguido la bahía y su entorno, indispensables para un correcto encuadre topográfico. Efectivamente, el atento examen de los sedimentos que colmatan la extensa llanura aluvial del Campo de Cartagena y la disposición de su relieve nos indican que este sector se extiende sobre una antigua depresión tectónica rellenada con materiales del Mioceno y Plioceno, posteriormente colmatada por los depósitos del Cuaternario. Fue en este último período cuando se formaron los suelos más recientes, procedentes de la erosión de las elevaciones circundantes, conformándose la base de su aspecto actual.



<sup>9</sup> De particular interés son las de Mas García, J. 1979;1986, 152-254; 1986,135. Fernández Gutiérrez, J.C. 1986, 15-52. Lillo Carpio, M. 1986, y Martín Camino, M. 1996, 98. A este último autor debemos la restitución topográfica que ha servido de base para la confección de nuestros gráficos.



Tras las últimas glaciaciones del Pleistoceno, la benignidad climática del Holoceno trajo consigo un progresivo aumento de la temperatura, y con ella el ascenso del nivel del mar, lo que se tradujo en la inundación de las zonas más deprimidas de la llanura aluvial del campo de Cartagena, entre ellas el actual Mar Menor y el almarjal de Cartagena. La evolución que en adelante experimentará esa laguna<sup>10</sup> será decisiva en la configuración de la pequeña península que daría asiento al primer recinto urbano del que nos hablan las fuentes antiguas.

Utilizando como base de partida la documentación planimétrica de los siglos XVII y XVIII, y confrontándola con la actual con el fin de corregir ciertas distorsiones en la representación del terreno, observamos que la disposición de la ciudad antigua se ha mantenido en el mismo emplazamiento que la vio nacer. Las dilataciones y el retraimiento del área urbana a lo largo del tiempo, la orientación de sus arterias principales así como los cambios de uso de sus espacios, siempre se han concretado dentro de los límites impuestos por un marco natural que reservaba como lugar habitable la hondonada y las colinas que rodean el actual casco antiguo, encargándose de que el mar y la laguna interior fijaran esas dos barreras que tan eficazmente la protegieron durante siglos.

#### 4. LA TOPOGRAFÍA EN LA CONFIGURACIÓN DE LA CIUDAD PÚNICA

La peculiar disposición peninsular de Cartagena fue sin duda un aspecto tenido muy en cuenta por los estrategas cartagineses, que planificaron su construcción bajo un esquema perfectamente adaptado a la topografía existente. El espacio central rodeado de colinas que con ligera pendiente se extiende entre la actual Plaza de Bastarache (salida hacia el istmo) y las calles Mayor y Puertas de Murcia, (el brazo de mar adentrado en la bahía), debía conservar antes de su urbanización el cauce de una pequeña rambla que captaría una buena parte de las aguas originadas en las vertientes de las colinas circundantes y las haría desembocar en algún punto no muy alejado de donde hoy se levanta el edificio de Capitanía General. Un segundo trazado de la red hídrica uniría el centro urbano con el actual Parque de Artillería, conduciendo en este caso las escorrentías hacia la laguna interior (Fig. 1).

La existencia de estos dos cauces principales servirían para trazar las dos arterias más importantes de la ciudad. De este modo, la coincidencia de los viales púnicos y las cloacas dispuestas bajo ellos garantizaban una evacuación de los residuos urbanos siguiendo una trayectoria no muy distinta a la ya dispuesta por la naturaleza.

Algo parecido podría decirse respecto del modo de captación del agua potable. En este sentido, el asiento de buena parte de la ciudad sobre laderas convenientemente aterrazadas, facilitó la retención y el almacenamiento de agua en las cisternas de uso doméstico<sup>11</sup>, una

<sup>10</sup> Lillo Carpio, M. 1986, 33.

<sup>11</sup> Egea Vivancos, A. 2002, 109-127.

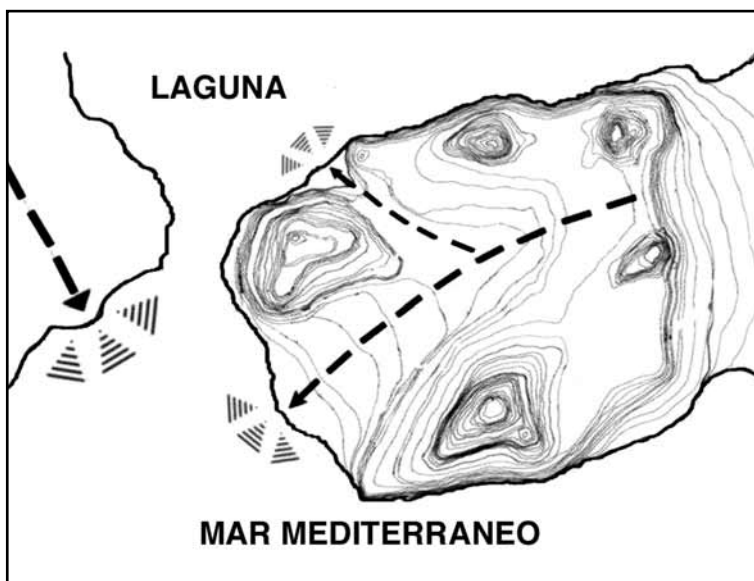


Figura 1. Representación del área peninsular y las principales trayectorias de sus redes de avenamiento.

práctica por otra parte muy extendida en los ambientes urbanos de influencia cartaginesa que no obstante precisaría de otras reservas con mayor capacidad para paliar los efectos de las frecuentes y pertinaces sequías. Nuestra sospecha de que en este tiempo la ciudad aún no estaba dotada con las grandes infraestructuras de suministro que más tarde dieron servicio a la colonia romana, nos hace pensar en soluciones de carácter municipal similares a las adoptadas en los ambientes domésticos, aunque con mayor capacidad, emplazados en estratégicos enclaves al pie de algunas de sus colinas.

La composición de las rocas de sus laderas, en buena parte filitas y micaesquistos con escasa o nula permeabilidad, propiciarían este tipo de captación, quedando en todo caso abierta la posibilidad del acarreo de agua potable desde los manantiales más próximos a la ciudad, como los del Barranco de San Juan o el propio Cabezo del Gallufo<sup>12</sup>, afloramientos que básicamente surgen en el contacto de las series calizas que coronan estos montes y los impermeables estratos de filitas que descansan bajo ellas, un esquema que en menor escala vemos repetido en algunas de las colinas de la ciudad, si bien aquí con menores posibilidades debido a la escasa amplitud de los tramos calizos y a su composición altamente dolomitizada, por lo que aún contando con su hipotética presencia, el caudal aportado sería realmente escaso.

El desarrollo de la ciudad púnica, de la que conocemos muy poco, se llevó a cabo tanto en el sector central de la depresión como en las cumbres y laderas de las colinas (Fig. 2). Su aspecto no debía diferir mucho respecto al de otras grandes ciudades del Mediterráneo con impronta helenística, y así lo sugieren algunos de los escasos restos que han llegado hasta nosotros, entre los que destaca el tramo de la muralla que defendía su entrada por el istmo, hoy conservada junto a la Plaza de Bastarreche<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Amante, M., Martín, M., Pérez, M. A., González, R., Martínez M. A. 1995, 533-562. La existencia de este pequeño manantial fue sobradamente conocida en la antigüedad, y no parece un hecho casual que el templo dedicado a *Iuppiter Stator* que aquí se levantó se emplazara a pocos metros de la surgencia. En lo que respecta al manantial de San Juan, del que hay noticias al menos desde el siglo XIII, sabemos que a finales del siglo XVI sus aguas fueron canalizadas para abastecer a un sector de la ciudad, mejorándose sus instalaciones en el siglo XVII.

<sup>13</sup> Martín Camino, M. 1994, 317.

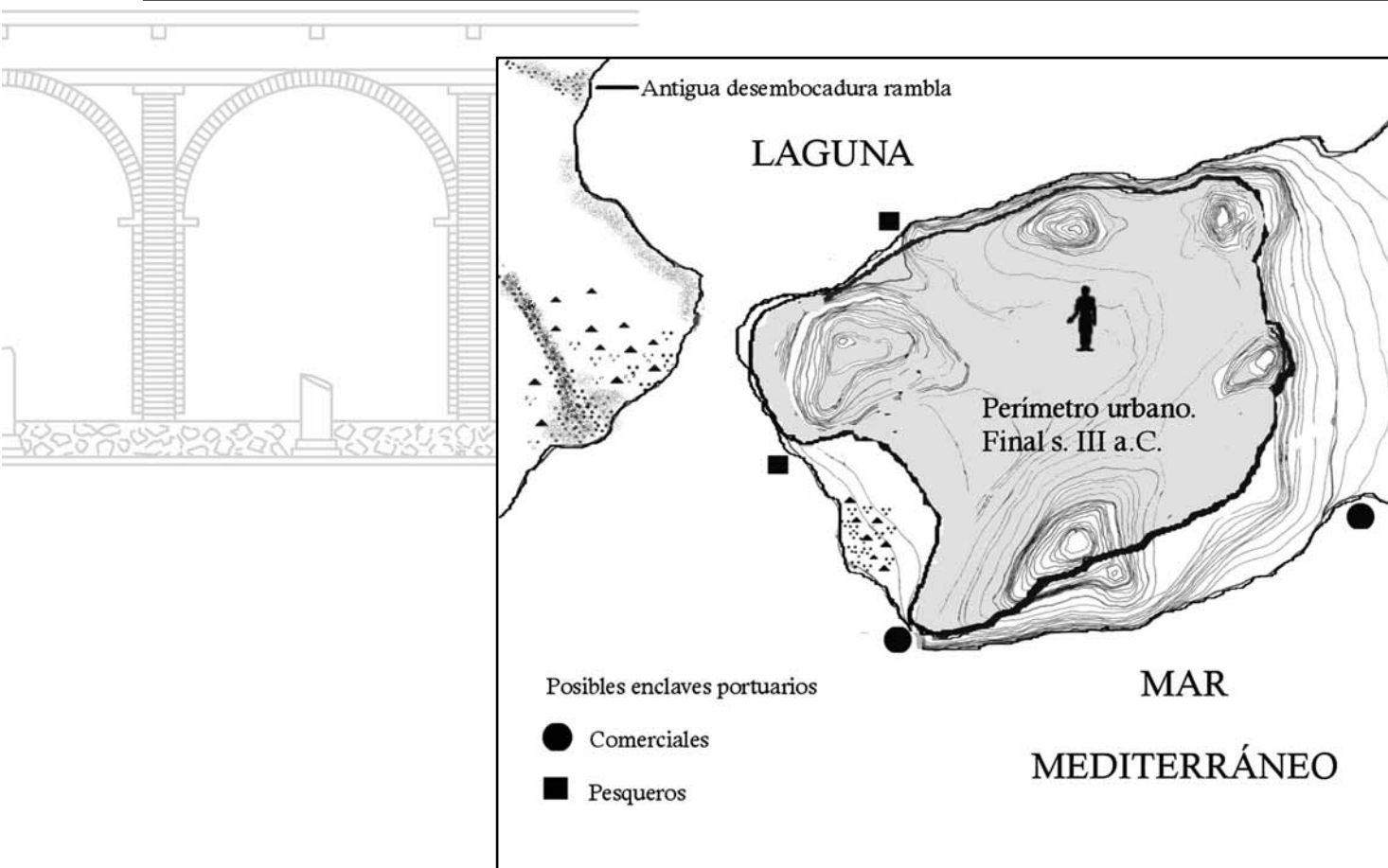


Figura 2. Estimación del perímetro urbano en época púnica.

Desde aquí partía el eje viario más importante de la ciudad, atravesando el valle central que conforman las laderas hasta alcanzar su punto de encuentro con otra de las arterias principales, la que se dirigía hacia la laguna pasando junto a la actual calle Serreta. Este lugar de contacto no estaría lejos de la Plaza del Risueño, que bien pudo ser el centro neurálgico de la urbe de aquel tiempo.

El límite oriental de la ciudad quedó preservado por el testigo de su muralla, pero desconocemos su extensión en la vertiente opuesta. La densidad de hallazgos de esta época decrece llamativamente a partir de la actual calle Jara hasta desaparecer prácticamente conforme descendemos hacia la calle Mayor, lo que podría estar apuntando a la frontera occidental del recinto, ligeramente adentrada en el valle y flanqueada por los dos promontorios más significados de la ciudad: los cerros del Molinete y de la Concepción. Aún así, no deja de sorprender que un sector llano y próximo al mar como éste no estuviese poblado, algo que sólo encontraría justificación por el riesgo que pudo entrañar su urbanización, tal vez en un punto donde debían confluír los colectores menos salubres de la ciudad, ya próximos al mar, o tal vez, como algunos autores han sugerido<sup>14</sup>, por estar habilitado como lugar de astilleros.

En todo caso, la más que probable existencia de una pequeña formación deltaica, con aguas someras y pequeños arenales a lo largo de aquella franja marítima, harían inviable el establecimiento de un

<sup>14</sup> Mas García, J. 1998, 85

puerto comercial en ese exacto lugar, forzando su emplazamiento algo más al sur, tal vez adaptando algún espigón rocoso de la estribación occidental del Cerro de la Concepción que dispusiese de aguas más profundas, y por tanto más cercano a la actual Plaza del Ayuntamiento.

La posibilidad de que existieran otras instalaciones portuarias en la bahía es incontrovertible, y algunos datos aportados por la Arqueología subacuática parecen apuntar a la existencia de algún establecimiento pre-urbano en la ensenada del Mandarache<sup>15</sup>. El yacimiento de La Mota<sup>16</sup>, en las estribaciones de la Sierra de la Atalaya, los hallazgos en el Cerro del Molinete<sup>17</sup> y los que puntualmente se han documentado en el centro de Cartagena, sugieren desde luego la existencia de un poblamiento anterior a la fundación que encajaría perfectamente dentro del tipo de asentamientos que jalonan las ensenadas de costa en ese tiempo, muchos de ellos relacionados con las actividades mineras. En cualquier caso, y considerando que la implantación de la ciudad púnica en el lugar que conocemos es incuestionable, lo más razonable es creer que por razones de pura logística el principal punto de embarque se encontrara en la misma ciudad, y nada que nosotros conozcamos desdice la ubicación que le presumimos.

Caso distinto es el de la laguna, a la que la ciudad se asomaba siguiendo el trazado de la calle Serreta, donde las artes de pesca halladas en las viviendas que aquí se documentaron<sup>18</sup>, nos están refiriendo inequívocamente a un barrio de pescadores. La salinidad de sus aguas, fluctuante en razón de los aportes de agua dulce, debía albergar una fauna ictiológica no muy diferente a la actual del Mar Menor<sup>19</sup>, y capaz en cualquier caso de dar sustento a las familias allí instaladas. No es aventurado por tanto presumir un pequeño puerto pesquero entre las inmediaciones de la Plaza de López Pinto y la calle Muralla de Tierra que diera cobijo a estas pequeñas embarcaciones, aunque si consideramos la peculiar disposición adentrada de esta albufera, amparada además por la ciudad, ni siquiera precisaría de especiales aditamentos portuarios.

Plantear a estas alturas la hipótesis de un puerto comercial en la misma laguna, por muy tentadora que resulte la idea debido a sus notables semejanzas con los puertos fenicios de tipo *cothon*, resulta a todas luces insostenible. Es cierto que su envidiable emplazamiento la harían destacar sobre cualquier otro alternativo, pero no lo es menos que los drenajes necesarios para acondicionar su calado resultarían tan costosos como ineficaces a causa de su activa dinámica sedimentaria.

## 5. LOS CAMBIOS EN LA CIUDAD ROMANA

Es evidente que las grandes líneas maestras del trazado urbano de Qart-Hadash se mantuvieron tras la conquista de Escipión. Con la llegada de los pobladores itálicos encargados de organizar la adminis-

<sup>15</sup> Mas García, J. 1998, 84.

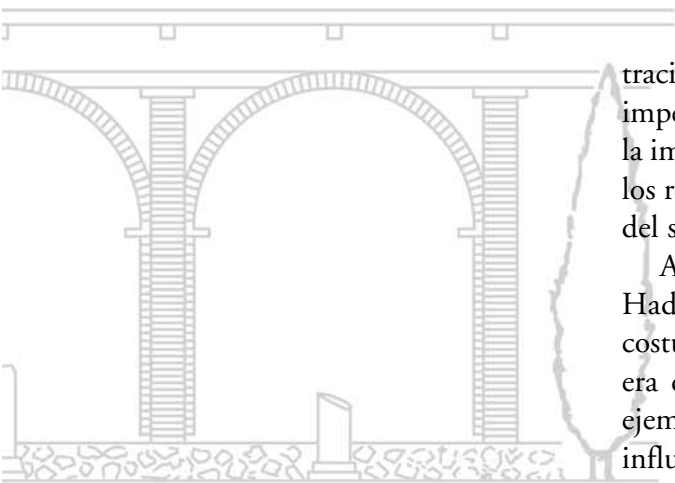
<sup>16</sup> García, C., Guillermo, M., Murcia, A. J., Madrid, M.J. 1999, 247.

<sup>17</sup> Ruiz Valderas, E. 1999, 34.

<sup>18</sup> Martín Camino, M., Roldán Bernal, B. 1995, 73-94.

<sup>19</sup> Martínez Andreu, M. 1995, 15-18. Los datos de las muestras de sedimentos extraídos en el solar del antiguo nº 8 de la calle Ramón y Cajal, y los contenidos de fauna malacológica contenidos en ellos, apuntan hacia un ambiente similar al actual del Mar Menor, de aguas hipersalinas con poco movimiento que ocasionalmente reciben aportes de aguas dulces. Por otra parte, en la descripción que de Cartagena hace Gerónimo Hurtado en el siglo XVI se señala: "llamase a todo esto almarjal: puede salir desde la mar un barco pequeño por todo el, si la portezuela no lo estorbare: pescase en el mucho pescado bueno, particularmente anguillas muy sabrosas". Gerónimo Hurtado. Descripción de Cartagena y su puerto. Siglo XVI. Gregorio Vicent y Portillo: Biblioteca Histórica de Cartagena. Madrid 1889, 318.





tración y la economía local, arribaron también los gustos y modas imperantes en la metrópoli, incorporándose un paulatino cambio de la imagen urbana, especialmente en los edificios de representación, en los religiosos, y en los amplios espacios públicos a partir de mediados del siglo II a.C.

A pesar de tales reformas, el poso cultural de la antigua Qarthadash no desapareció del todo, perdurando algunos ritos y costumbres muy arraigados en buena parte de sus habitantes<sup>20</sup>. Como era de esperar, los sincretismos culturales cuajaron en multitud de ejemplos, y los préstamos de técnicas y estilos entre ambas tradiciones influyeron mutuamente. Tal vez donde más se manifieste esa tendencia sea en la edificación privada. Muchas de las viviendas que a partir de ahora se diseñen según los patrones itálicos más genuinos, serán llevadas a cabo por mano de obra local, y dejarán entrever soluciones arquitectónicas de raigambre autóctona y probada eficacia, perfectamente adaptadas a las peculiaridades climáticas de la zona. Algunos de los ejemplos que mejor expresan esa pervivencia los encontramos en el masivo empleo del aparejo de *opus africanum* en el alzado de sus muros, en las cubiertas planas, y en la profusión de cisternas para almacenar el agua de lluvia.

Del aspecto que la ciudad y su entorno ofrecían en ese tiempo, tenemos la descripción de Polibio de Megalópolis. Cuando el autor de origen griego escribió sus Historias, no habían transcurrido más de setenta años desde el asedio y la toma de Cartagena por parte de Escipión. El relato de aquellos hechos y la descripción de la ciudad, nos evocan una urbe que aún no ha conocido las importantes reformas que experimentará en tiempos de Augusto, y por tanto más cercana a la ciudad púnica que a la romana. La referencia a Cartagena por parte del historiador lo será sobre todo como el escenario bélico en el que Escipión protagonizará sus alardes de estrategia militar, abundando más en los accidentes de su orografía –tema que aquí especialmente nos interesa– que en el aspecto de su impronta urbana, apenas esbozada en una breve alusión al templo de Esculapio, en el actual monte de la Concepción, y al magnífico palacio atribuido a Asdrúbal en el Cerro del Molinete.

Por los datos arqueológicos que poseemos<sup>21</sup>, el trazado viario de época púnica aún estaba preservado en sus rasgos esenciales cuando Polibio la describe a mediados del siglo II a.C. Sin embargo, ciertos detalles del relato y su confrontación con el registro arqueológico nos hacen sospechar que algunos cambios importantes se habían producido ya en la orografía de su entorno, sobre todo en el sector que comunicaba el Mediterráneo con la albufera. Polibio nos lo relata así: *Se ha abierto un cauce artificial entre el estanque y las aguas más próximas, para facilitar el trabajo a los que se ocupan en las cosas de la mar. Por encima de este canal que corta el brazo de tierra que separa el lago y el mar se ha tendido un puente para que carros y acémilas puedan pasar por aquí, desde el interior del país, los suministros necesarios.*

<sup>20</sup> Los indicios de esta pervivencia quedan de manifiesto incluso en aspectos tan señalados como en el lenguaje y la onomástica, según se desprende del estudio de algunos signos grafados en caracteres neopúnicos sobre cerámicas de barniz negro halladas en la ciudad. Martín Camino, M. 1999, 21. Sanmartín, J. 1986, 103. Koch, M. 1976.

<sup>21</sup> Martín Camino, M. 1998, 20

A la luz de los hallazgos de estos últimos años, es muy probable que la comunicación entre esos dos ambientes fuera domesticada, o reconducida para ser más exactos, a través de un canal artificial que garantizara la renovación de las aguas y el paso de embarcaciones de poco calado. Las ventajas de tal obra eran sin duda numerosas, ya que por una parte se facilitaba su mantenimiento y limpieza, y por otra se aseguraba la estabilidad de unos terrenos demasiado propensos a convertirse en fangales, garantizándose un tránsito seguro entre ambas orillas por el puente al que alude Polibio.

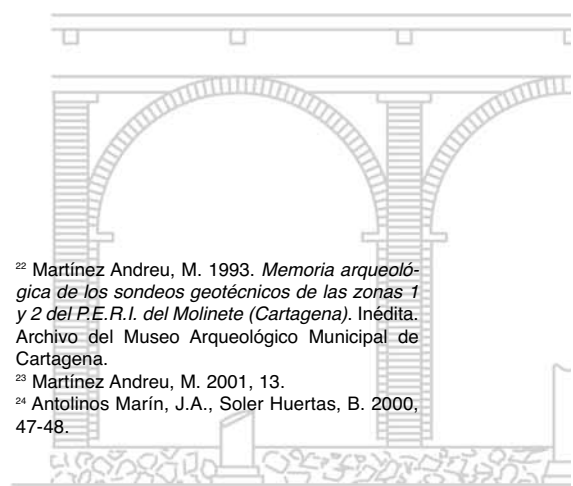
Los datos proporcionados por los sondeos geotécnicos recientemente llevados a cabo entre las calles Morería Baja y Cantarerías<sup>22</sup> son concluyentes a la hora de señalar un marcado contraste sedimentario, continental y marítimo, enfrentados en un corto y brusco tránsito que discurre entre ambas calles. Aunque no tenemos datación para la base de los depósitos marinos aquí acumulados, que se extienden entre los 4 y 8 m bajo la cota actual, es obvio que en tiempos preurbanos la comunicación del mar interior y la bahía tenía uno de sus límites emergidos en este lugar, al pie de la estribación occidental de la colina del Molinete<sup>23</sup>.

Según el esquema que nos proporciona la lectura de los sedimentos sondeados, a estos niveles claramente marinos se les superpone un horizonte de arcillas con abundantes restos cerámicos datado hacia finales del siglo III a.C., lo que sin duda demuestra que en ese tiempo ya se estaba ganando tierra firme al hasta entonces ancho brazo de comunicación de ambas aguas. El seguimiento arqueológico llevado hace pocos años en un solar en la calle de Santa Florentina<sup>24</sup>, ya había permitido detectar esos mismos depósitos de ambiente claramente marino, caracterizados por sus altos contenidos de fauna malacológica, rastros de algas y limos, aunque aquí parecían estar acotados por una alineación de bloques cuadrados de arenisca.

De ser cierta nuestra suposición, nos hallaríamos ante el margen meridional de ese cauce artificial que Polibio decía se había abierto entre el estanque y las aguas más próximas; una importante obra pública que en la práctica habría supuesto un avance y saneamiento del terreno en varias decenas de metros sobre el espacio que mediaba entre la antigua paleocosta, adosada a la estribación del Molinete, y las nuevas obras de encauzamiento del canal, a las que muy probablemente se vincula la alineación de bloques ya citada.

Tal vez la entidad de esta obra no ha sido suficientemente valorada en la historiografía local, y mucho menos su trascendencia para la vida misma de la ciudad, puesto que el intercambio de las aguas era vital para mantener a raya los potenciales focos de epidemias, y el puente entre los dos lados, imprescindible para dar servicio a la principal vía de salida hacia la Meseta y Andalucía.

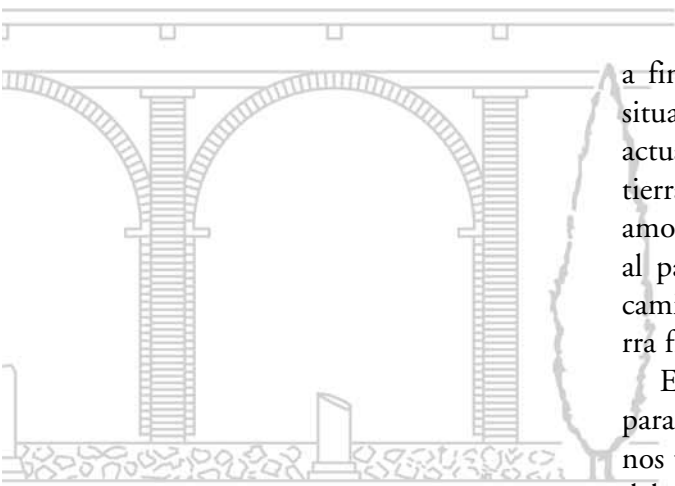
Pero según el registro arqueológico no fue ésta la única obra acometida en ese sector, y es muy probable que el proyectado canal llevase parejo el acondicionamiento de ambas orillas. Lo cierto es que



<sup>22</sup> Martínez Andreu, M. 1993. *Memoria arqueológica de los sondeos geotécnicos de las zonas 1 y 2 del P.E.R.I. del Molinete (Cartagena)*. Inédita. Archivo del Museo Arqueológico Municipal de Cartagena.

<sup>23</sup> Martínez Andreu, M. 2001, 13.

<sup>24</sup> Antolinos Marín, J.A., Soler Huertas, B. 2000, 47-48.



a finales del siglo II a.C.<sup>25</sup> comienza la desecación de los terrenos situados en el margen occidental de la laguna, los más próximos a la actual calle del Carmen, arrojando en ellos importantes cantidades de tierras y escombros urbanos que incluyen abundantes cerámicas amortizadas. El propósito parece claro, y no es otro que ganar suelo al pantanoso y estrecho cuello de embudo por el que discurría el camino de salida, hasta entonces limitado a la estrecha franja de tierra firme que se extendía al costado de la rambla de Benipila.

El asiento de los vertidos permitiría en adelante un leve desahogo para la ya superpoblada Carthago Nova, que verá crecer en esos terrenos un angosto urbanismo ceñido al tramo que hoy ocupan las calles del Carmen y Sagasta. Esta transformación, acentuada con el despegue urbano que la ciudad experimentó tras su proclamación como colonia de pleno derecho a mediados del siglo I a.C., se reflejará sobre todo en el corazón de la urbe, donde se acomete un ambicioso programa de equipamientos que como ha señalado S. Ramallo<sup>26</sup> estará destinado a satisfacer las necesidades de carácter religioso, civil, administrativo y lúdico que requería una ciudad de su rango.

La zona central del valle fue el lugar elegido para la construcción de la gran plaza forense, materialización del nuevo status de la *urbs* y expresión de su *dignitas*, dotada con un amplio programa epigráfico y escultórico<sup>27</sup>. La entrega del área capitolina a las primeras estribaciones del Cerro del Molinete creó sin duda una efectista visión del conjunto, dispuesto sobre una plataforma aterrazada que debió exigir no pocos recortes en la roca de la ladera. La regularización del terreno rocoso que demandaba el ángulo nororiental del propio capitolio tal vez fue la responsable de la actual forma que adopta el espolón de esquistos que se adentra hacia la calle San Vicente, convirtiéndolo en testigo y frontera del área foral propiamente dicha.

Pero a pesar del alcance que sin duda tuvieron estas obras de monumentalización, y de los drásticos y beneficiosos cambios que afectaron incluso al viario preexistente, no cabe duda de que los mayores impactos desde un punto de vista topográfico se concretaron en la ladera septentrional del Cerro de la Concepción, donde se edificaría el teatro<sup>28</sup>, y en el llano que se extendía ante él. Para el primero fue necesario desmontar un extenso barrio y dar forma a la cavea del enorme edificio de espectáculos, recortando buena parte del monte. Para el segundo, acumular un importante volumen de tierras (quien sabe si en parte procedentes del teatro) capaz de dar forma a otra fachada escénica no menos importante como sin duda lo era el puerto.

El abordaje de esta última tarea, en un sector que como ya hemos visto no despertó gran interés en la urbanística púnica tal vez por su natural condición de colector, y por ser en esencia un lugar poco apto para la instalación del puerto a causa del escaso calado y los abundantes bancos de arena, debió suponer en la práctica una obra tan ingente como costosa que solo la bonanza económica y la necesidad

<sup>25</sup> Madrid Balanza, M. J., Murcia Muñoz, A. J. *Informe inédito del seguimiento arqueológico en la calle del Carmen nº 34. 2001*. Archivo del Museo Arqueológico Municipal. La cronología de los materiales con los que se colmató este sector es tardorrepublicana, existiendo sobre estos depósitos unas estructuras domésticas de época altoimperial.

<sup>26</sup> Ramallo Asensio, S. F. 2001, 48.

<sup>27</sup> Noguera Celdrán, J. M. 2003, 49.

<sup>28</sup> Ramallo Asensio, S. F. Ruiz Valderas, E. 1998, 62.

de ampliar la que sospechamos era por entonces una deficitaria infraestructura portuaria, justifican.

Las estructuras halladas en un solar de la calle Mayor esquina con Comedias<sup>29</sup>, aunque sucesivamente reformadas en época tardía, parecen tener un asiento antiguo a nuestro juicio relacionado con el puerto de este tiempo, y otro tanto podría señalarse de un cantil elaborado con bloques de arenisca hallado bajo el inmueble de la calle Mayor, nº 7 ante el que se extendía un potente cúmulo de sedimentos marinos y materiales cerámicos de amplia cronología, sin duda límite de la zona portuaria emergida<sup>30</sup>. La inscripción de piedra caliza gris hallada en Cartagena y actualmente conservada en el Museo Arqueológico Nacional que conmemora una construcción de cimientos y pilares (*pilae et fundamenta*) bien podría estar relacionada con este tipo de obras en el puerto<sup>31</sup>.

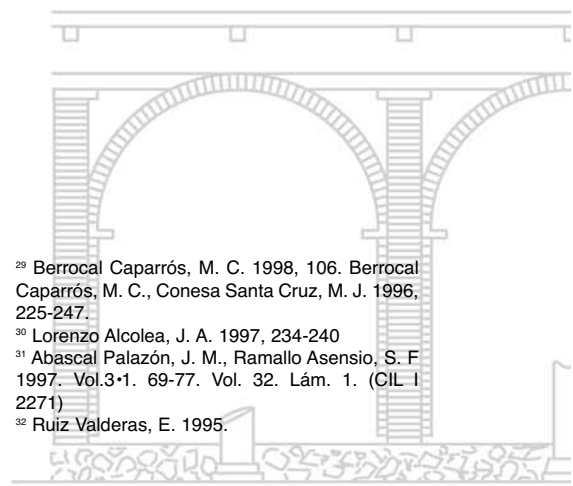
Aquel nuevo frente marítimo, diseñado en el marco de las grandes reformas edilicias emprendidas en tiempos de Augusto, haría cambiar la imagen de la ciudad hasta el punto de hacerla irreconocible a los ojos de los viajeros que tiempo atrás la hubieran contemplado. Sin embargo, no todo su perímetro se vio en igual medida remozado, y es muy probable que en aquel nuevo orden de viales, alcantarillados y edificios, quedaran excluidos amplios sectores de la “ciudad vieja”, en la que aún se mantenían fosilizadas las trazas del parcelario púnico a pesar de las notables *domvs* que se le habían superpuesto.

Esa dualidad funcional que ahora se vislumbraba marcaría también en la práctica dos territorios urbanos diferenciados. Por un lado la ciudad oficial, de representación política, religiosa y comercial; por otro, el viejo barrio ahora convertido en residencial. La frontera de aquellos dos ambientes la marcaría el margen oriental del también reelaborado foro, verdadero punto de inflexión entre ambos parcelarios.

Nunca más la ciudad experimentará una transformación tan radical como la vivida en tiempos de Augusto, (Fig. 3. y Lám. 1) y habrán de pasar dieciocho siglos para que la coyuntura política, en este caso la borbónica, vuelva a poner los ojos en el estratégico emplazamiento de su puerto y la ciudad recupere su antiguo perímetro.

## 6. LA CRISIS DE CARTHAGO NOVA

Por razones no aún del todo conocidas, la ciudad sufre un paulatino declive a finales del siglo II d.C. del que tardaría más de un siglo en recuperarse. Este proceso de depauperación ya había dado avisos a mediados de esa centuria con el retraimiento de aquel pequeño ensanche urbano que se implantó junto a la salida de la ciudad, y que tantos esfuerzos costó desecar. Pero a la larga, será el barrio residencial el que más se resienta del generalizado fenómeno de despoblamiento en el que se sume Carthago Nova, un hecho que el registro arqueológico acusa de manera patente<sup>32</sup>. Las familias acomodadas que antaño lo



<sup>29</sup> Berrocal Caparrós, M. C. 1998, 106. Berrocal Caparrós, M. C., Conesa Santa Cruz, M. J. 1996, 225-247.

<sup>30</sup> Lorenzo Alcolea, J. A. 1997, 234-240

<sup>31</sup> Abascal Palazón, J. M., Ramallo Asensio, S. F. 1997. Vol.3·1. 69-77. Vol. 32. Lám. 1. (CIL I 2271)

<sup>32</sup> Ruiz Valderas, E. 1995.

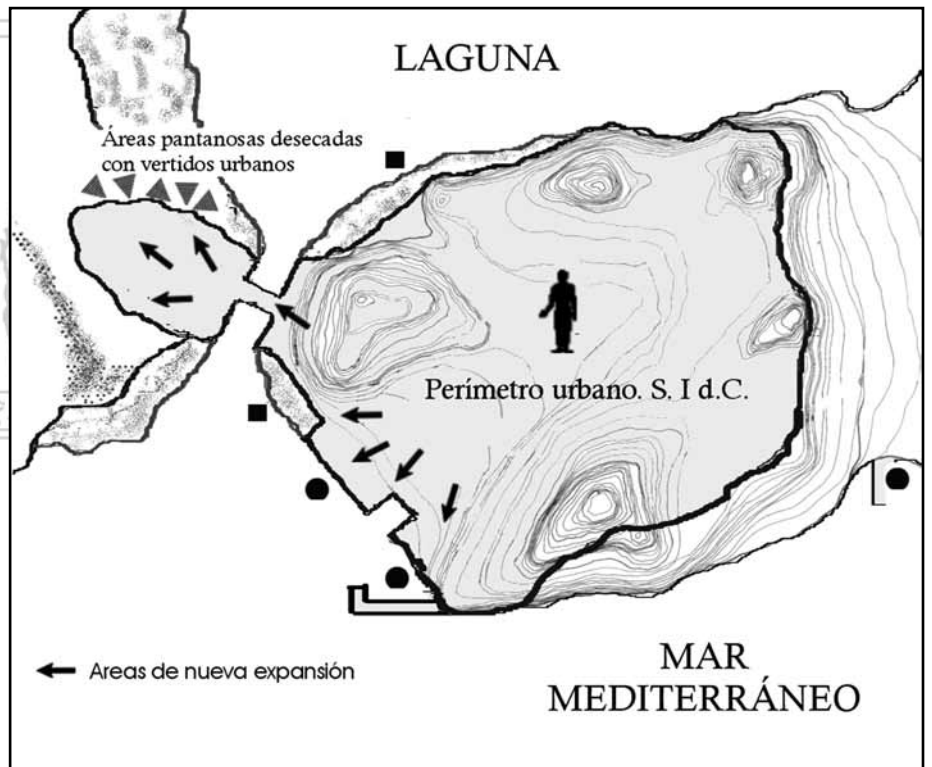
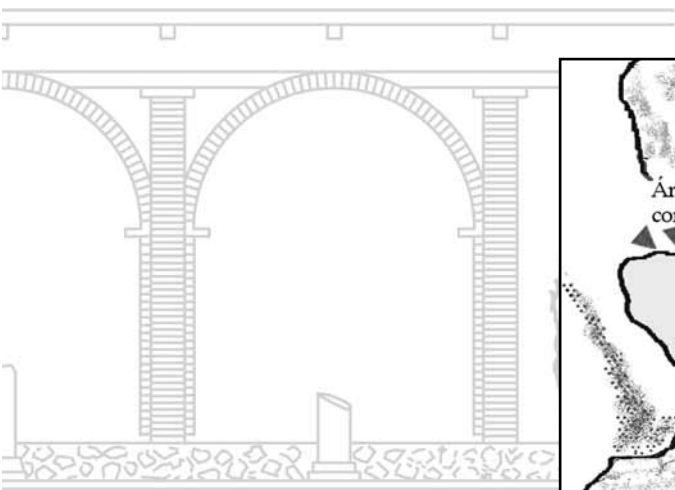


Figura 3. Disposición del perímetro urbano en época augustea.



Lámina 1. Recreación de la ciudad de Carthago Nova y su entorno en el siglo I d. C.

habitaban abandonaron su casas, quedando convertidas en ruinas sólo ocasionalmente frecuentadas por gentes humildes que en el mejor de los casos improvisarán nuevas y un tanto caóticas estructuras de hábitat que ya ni siquiera vagamente recordarán a los ambientes domésticos a los que sustituyeron.

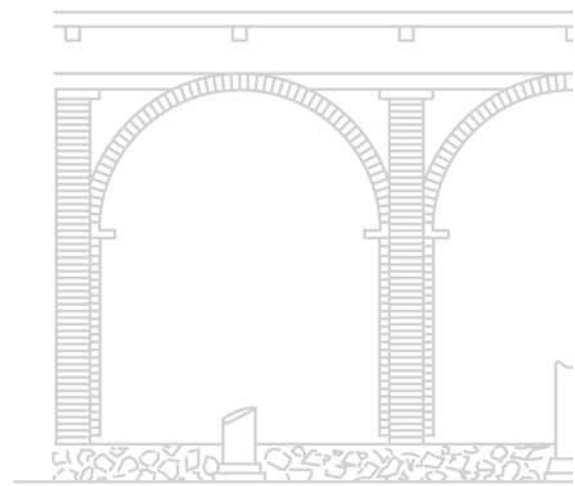
A finales del siglo III d.C., la pérdida de todo rastro de vida urbana en ese amplio sector será ya un hecho consumado. Los desplomes generalizados en las manzanas, la disolución de los adobes de sus muros, y los sedimentos transportados por las escorrentías de las aguas de lluvia, terminarán acumulando grandes depósitos de limos y arcillas sobre aquellos maltrechos restos, algo que también se viene observando en las ya numerosas intervenciones arqueológicas realizadas en este sector. Tan sólo las calzadas más importantes se mantendrán despejadas algún tiempo con el fin de dejarlas transitables y garantizar la permeabilidad hacia el encogido recinto aún latente, confinado en la parte baja de la ciudad y en las inmediaciones del puerto.

La reactivación urbana experimentada a partir del siglo IV marcará el fin de aquella profunda crisis de la que tanto se resintió la ciudad, aunque no la completa recuperación de su antiguo y extenso perímetro. Las reformas administrativas de Diocleciano la volverían a catapultar como capital del *conventus carthaginense*, pero el modo en que restituyó su nueva imagen sería muy distinto del que la hizo despegar como colonia siglos antes.

Los pilares de la economía del momento poco se parecían a los sólidos sustentos que la convirtieron en opulenta metrópoli, y la pretendida imagen capitalina que debía irradiar hubo de conformarse con poco más que un lavado de cara de sus principales espacios públicos. Aquellas reformas, algunas de ellas no exentas de importancia, se hicieron con materiales reaprovechados de los vetustos edificios, una cantera inagotable que en lo sucesivo abastecerá de materia prima a cuantas obras se acometan en ese reducto de la *civitas* que se había convertido el espacio comprendido entre el remozado foro y el puerto (Fig. 4).

Ninguna obra de envergadura cambiará ya la topografía existente. En los siglos siguientes se incrementará aún más el deterioro urbano, y ni siquiera la leve reactivación bizantina evitará que su ciudadela recurra una vez más a la cantera del teatro romano y al entorno del puerto para levantarse. A sus espaldas quedaban los rastros de una ciudad semienterrada que sólo servirá ya para acomodar el cementerio bizantino, o para alentar los expolios de las pocas ruinas que aún quedaban en pie.

Pero nuestra aseveración de que en lo sucesivo ninguna obra tendrá consecuencias decisivas sobre su orografía no es del todo exacta, puesto que la dinámica sedimentaria, que ya había dejado sentir sus efectos cuando se abandonó el mantenimiento y cuidado de buena parte de la urbe, también reclamó en el mar la cuota de parcela que le correspondía. Efectivamente, la progresiva colmatación de la laguna y el constante flujo de sedimentos arrojados desde el canal y la desembocadura de la



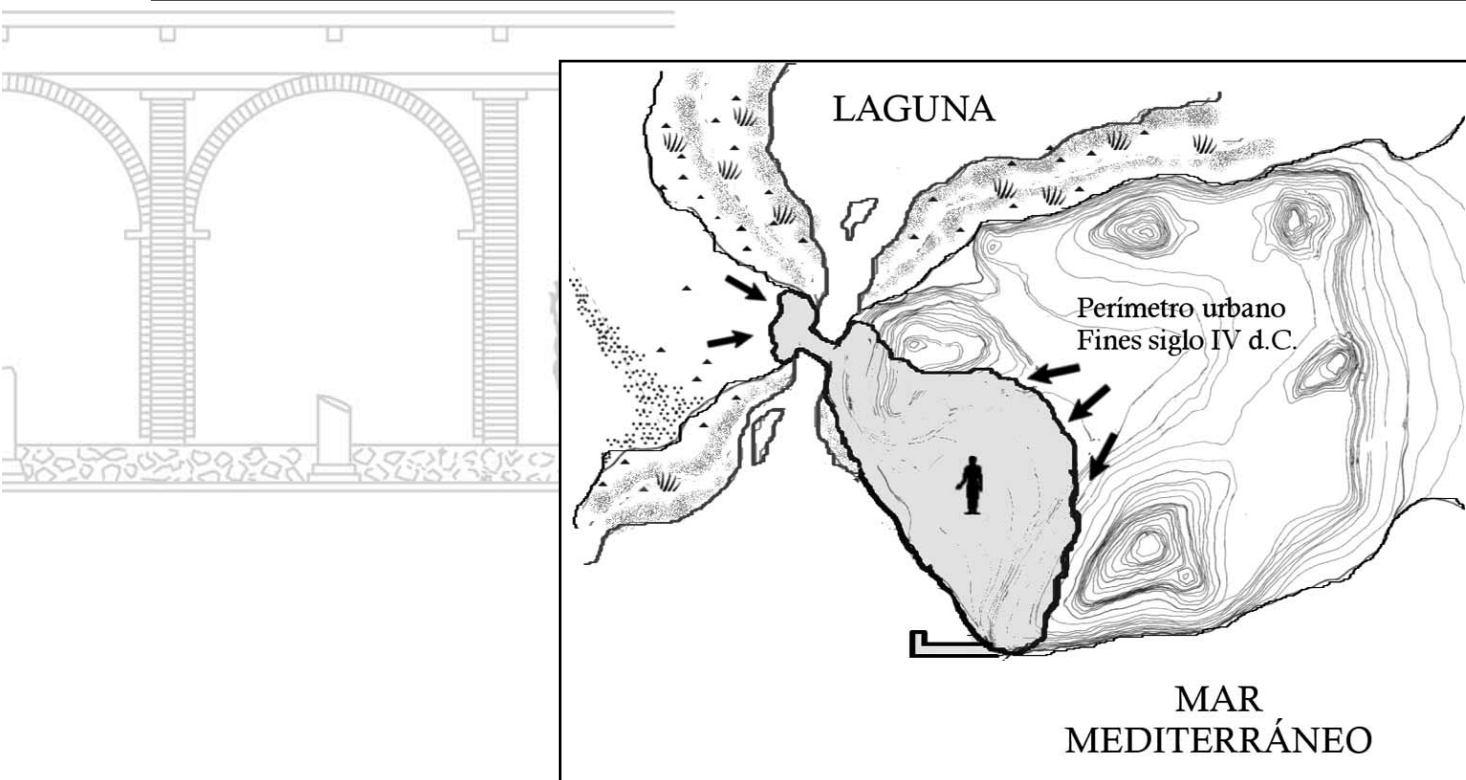


Figura 4. Representación del área urbana en el período tardorromano.

rambla debieron alimentar nuevos arenales que avanzarían inexorablemente hacia el puerto hasta el punto de hacerlo impracticable, al menos en su tramo septentrional, quedando útiles solamente los muelles más adentrados en la bahía, al pie del actual Gobierno Militar.

Lamentablemente, las consecuencias de tal colmatación no serían únicamente las ya descritas. El ascenso de cota por los señalados aportes generaría en la práctica una plataforma mucho más proclive a las inundaciones por las lluvias torrenciales capaz de anegar los sectores más bajos de la ciudad, entre ellos las zonas próximas al puerto, o la que se adentraba desde la laguna por la actual calle Serreta (Fig. 5).

## 7. DE CARTHAGO SPARTARIA A CARTAGENA

Apiñada entre el viejo edificio de espectáculos y los alrededores del puerto, la Carthago Spartaria de la que nos hablan las fuentes vivirá todavía una efímera recuperación gracias al papel que desempeñará como centro redistribuidor de los productos importados desde el entorno de Constantinopla, acuñando incluso en un pequeño taller local las emisiones monetales que garantizarán las transacciones de la vida cotidiana. Un episodio efímero que pronto quedaría abortado con su completa destrucción a manos de los visigodos hacia el año 625.

El nuevo núcleo urbano visigodo no será ya más que un humilde barrio replegado en la ladera del monte, el mismo espacio que en lo

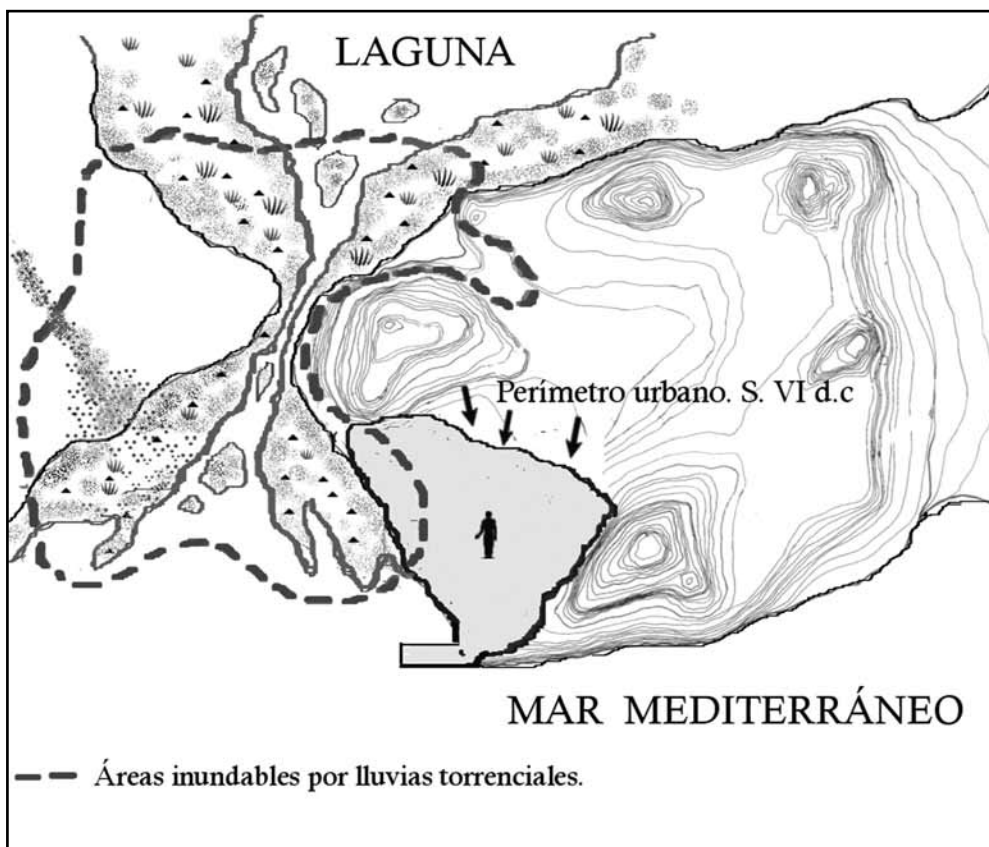


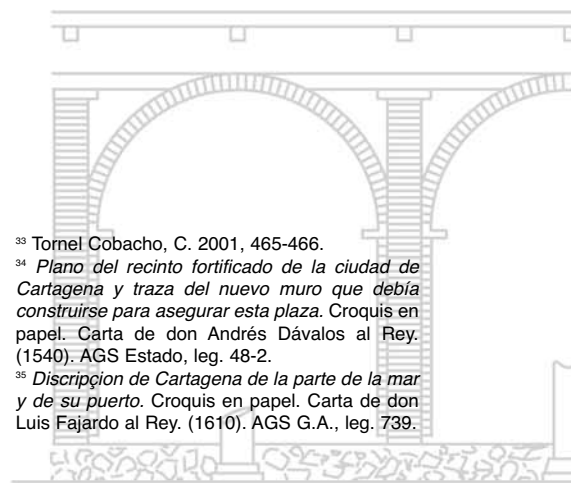
Figura 5. La zona urbana y su entorno en época bizantina.

sucesivo ocupen la *madina* islámica y la primera ciudad cristiana. Durante los siglos XIV y XV, el fenómeno urbano quedará reducido a la mínima expresión, a duras penas mantenido por la guarnición encargada de la defensa de la fortaleza emplazada en la cumbre, y por las familias que poblaban sus laderas y los diseminados caseríos de los alrededores.

Será ya en el siglo XVI cuando empiecen a materializarse los efectos de la política repobladora de los Reyes Católicos, cuya consecuencia inmediata será el aumento demográfico, y con él el incremento de las actividades económicas<sup>33</sup>. El crecimiento urbano quedará plasmado en los nuevos barrios que escalonadamente descenderán hacia la actual calle Mayor, donde un potente cúmulo de sedimentos y fangos ocultaba en sus entrañas las estructuras de los viejos muelles romanos (Fig. 6).

Tal y como se desprende de uno de los pocos croquis fechados en este siglo<sup>34</sup>, el puerto ya había adoptado una nueva orientación ante el avance de los arenales, y ahora su espigón encaraba de frente la bocana de la bahía, una imagen que a comienzos del siglo XVII encontraremos mejor perfilada en otro documento de la época<sup>35</sup>.

La primera gráfica moderna que encontramos del Almarjal corresponde a un croquis anónimo del siglo XVI que refleja con un



<sup>33</sup> Tornel Cobacho, C. 2001, 465-466.

<sup>34</sup> Plano del recinto fortificado de la ciudad de Cartagena y traza del nuevo muro que debía construirse para asegurar esta plaza. Croquis en papel. Carta de don Andrés Dávalos al Rey. (1540). AGS Estado, leg. 48-2.

<sup>35</sup> Descripción de Cartagena de la parte de la mar y de su puerto. Croquis en papel. Carta de don Luis Fajardo al Rey. (1610). AGS G.A., leg. 739.





Figura 6. Perímetro urbano de Cartagena a finales del siglo XVI.

sorprendente esquematismo su estado en ese momento<sup>36</sup>. La extrema simplicidad de los trazos del dibujo no impide sin embargo reconocer el extenso y sin duda fangoso pantano que su autor quiere representar con cierto realismo mediante insistentes trazos discontinuos. En su interior marca perfectamente un brazo de agua ocupando la depresión central y otros dos de menor entidad que convergen en él. Al final del trayecto, en el punto mismo de la entrega de estas aguas al mar, se destaca un pequeño puente que une ambas orillas.

El grado de colmatación de la laguna que de aquí se desprende es ya considerable, y aunque todavía mantiene en precario algunas masas de agua, todo parece apuntar que el foco de epidemias en que se convertirá algún tiempo después ya había puesto en este tiempo su caldo de cultivo.

La imagen que del fondo de la bahía nos transmite el croquis de Lorenzo Possi<sup>37</sup> fechado en 1670, refleja ya numerosos bancos de arena emergidos que se extienden desde el Mar de Mandarache y la desembocadura de la rambla de Benipila, hasta el conducto de desagüe del Almarjal. El riesgo de inundaciones para la parte baja de la ciudad en este tiempo debía ser incluso superior al padecido en la Antigüedad Tardía, y solo la creciente demanda de suelo para acoger a los nuevos contingentes de mano de obra que exigía su reciente condición de base de las galeras de España, forzó su expansión hacia nuevos y expuestos barrios, como el arrabal de San Roque.

Como ya señalamos al comienzo, el desvío de la rambla de Benipila previo a la construcción del Arsenal y el posterior aislamiento del Almarjal, reducirían drásticamente la llegada de sedimentos a la dársena, pero no evitarán el ya secular riesgo de inundaciones. Al fin y al cabo, el rasgo dominante de la orografía cartagenera desde hace millones de años se asemeja al de un vano que asoma entre el

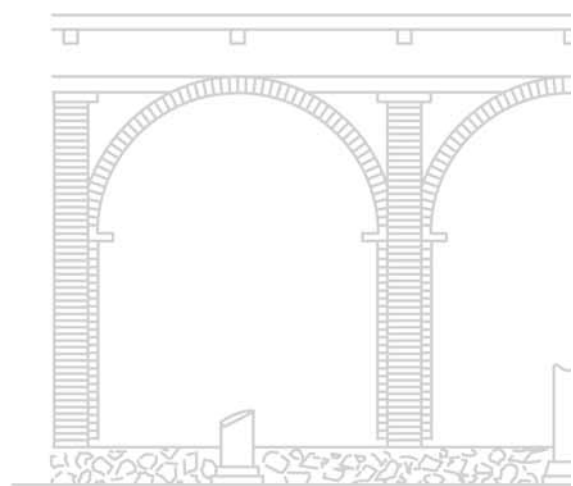
<sup>36</sup> *Las traças de Cartagena*. Croquis en papel. (s. XVI). AGRM FR AGS, doc. 83/183.

<sup>37</sup> *Plano de un proyecto de dársena para el puerto de Cartagena*. Croquis en papel. Carta del capitán Lorenzo Possi. 1670. AGS M.P.y D. XXVII-33.

cordón montañoso litoral, por el que se desparraman una parte de los vertidos procedentes de la enorme llanura aluvial del campo de Cartagena, y cuyo verdadero fondo de saco es el actual Mar Menor. Su implacable avance solo se ha detenido en las contadas ocasiones en que la ciudad ha tenido capacidad para acometer grandes obras de ingeniería capaces de frenarlo, y a lo que se ve, sólo en breves episodios de su historia ha ocurrido. Uno de ellos fue sin duda en tiempos de Carthago Nova.



Lámina 2. Superposición del perímetro de Carthago Nova (sombreado) sobre la ciudad actual.



BIBLIOGRAFÍA

- ABASCAL PALAZÓN, J. M. RAMALLO ASENSIO, S. F. 1997. *La ciudad de Carthago Nova: La documentación epigráfica*. Vol. 3 1-2. Universidad de Murcia
- AMANTE, M., MARTÍN, M., PÉREZ, M. A. GONZÁLEZ, R., MARTÍNEZ, M. A. 1995. El *Sacellum* dedicado a *Iuppiter Stator* en Cartagena. *Antigüedad y Cristianismo XII*. Scripta Fulgentina. Año V. 9-10. Murcia, 533-562.
- ANDRES SARASA, J. L. 1986. "El ámbito terrestre". *Historia de Cartagena*. Vol. I. J. Mas (Dir.) Ediciones Mediterráneo. Murcia, 18-43.
- ANTOLINOS MARÍN, J. A., SOLER HUERTAS, B. 2001. "Actuaciones arqueológicas en el casco urbano de Cartagena: Calle Santa Florentina nº 8". *XI Jornadas de Patrimonio Histórico y Arqueología Regional*. Murcia, 47-48.
- BERROCAL CAPARRÓS, M. C. 1998. "Instalaciones portuarias en Carthago Nova: La evidencia arqueológica". *III Jornadas de Arqueología Subacuática. Reunión Internacional sobre puertos antiguos y comercio marítimo*. Valencia 1997. Pérez Ballester, J. (Ed.). Valencia, 100-114.
- BERROCAL CAPARRÓS, M. C. CONESA SANTA CRUZ, M. J. 1996. "Informe preliminar de las excavaciones en el solar C/ Mayor nº 17 esquina C/. Comedias". Cartagena. *Memorias de Arqueología* nº 5. II Jornadas de Arqueología Regional. Junio 1991. Editora Regional de Murcia, 227-238.
- CONESA GARCÍA, C. 1990. *El Campo de Cartagena. Clima e Hidrología de un medio semiárido*. Universidad de Murcia. Ayuntamiento de Cartagena. Comunidad de Regantes del Campo de Cartagena. Murcia.
- EGEA VIVANCOS, A. 2002. "Ingeniería hidráulica en Carthago Nova: Las cisternas". *Mastia* nº 2. Año 2003. Cartagena, 109-127.
- FERNÁNDEZ GUTIERREZ, J. C. 1986. "Paleolíneas de la costa del sureste español desde el Plioceno al Cuaternario reciente". *Historia de Cartagena*. Vol. III. J. Mas (dir.) Ediciones Mediterráneo. Cartagena, 15-38.
- GARCÍA, C., GUILLERMO, M., MURCIA, A. J., MADRID, M. J. 1999. "Aportación al estudio del poblamiento del siglo IV a.C. en el entorno de Cartagena: El yacimiento de La Mota (Sierra de la Atalaya)". *XXIV Congreso Nacional de Arqueología*. Cartagena 1997. Vol. 3. Instituto de Patrimonio Histórico. Murcia, 243-252.
- GÓMEZ VIZCAÍNO, A y J. A. 2001. "Patrimonio Militar. Arquitectura militar defensiva. El Arsenal". *Patrimonio de Cartagena*. Vol. II, ed. Artelibro. Murcia, 8-19.
- LILLO CARPIO, M. 1986. "El litoral de Cartagena en la antigüedad". *Historia de Cartagena*. Vol. IV. J. Mas (dir.) Ediciones Mediterráneo. Murcia, 18-39.
- LORENZO ALCOLEA, J. A. 1995. "Calle Mayor números 5-7". *Memorias de Arqueología. Excavaciones arqueológicas en Cartagena. 1982-1988*. Instituto de Patrimonio Histórico. Murcia, 234-240
- MADRID BALANZA, M. J., MURCIA MUÑOZ, A. J. *Memoria inédita del seguimiento arqueológico realizado en la calle del Carmen nº 34. Septiembre de 2001*. Archivo del Museo Arqueológico Municipal de Cartagena.
- MARTÍN CAMINO, M. 1994. "Colonización fenicia y presencia púnica en Murcia". *El Mundo Púnico. Historia, Sociedad y Cultura*. Coloquios de Cartagena I. Noviembre 1990. A. González, J. L. Cunchillos y M. Molina (Coord.). Editora Regional de Murcia. Murcia. 293-324.
- MARTÍN CAMINO, M. 1996. "Del final de la Edad del Bronce al Mundo Bizantino". En Tornel Cobacho (coord.) *Manual de Historia de Cartagena*. Ayuntamiento de Cartagena, Universidad de Murcia, Caja de Ahorros del Mediterráneo. 53-123.

- MARTÍN CAMINO, M. 1998. "Cartagena durante época Bárquida: Precedentes y estado de la cuestión". *La Segunda Guerra Púnica en Iberia. XIII Jornadas de Arqueología Fenicio-Púnica*. Eivissa, 9-25.
- MARTÍN CAMINO, M., ROLDÁN BERNAL, B. 1995. "Calle Serreta números 8,10,12". *Memorias de Arqueología. Excavaciones arqueológicas en Cartagena 1982-1988*. Instituto de Patrimonio Histórico. Murcia, 73-94.
- MARTÍNEZ ANDREU, M. 1995. "Calle Ramón y Cajal nº 8". *Memorias de Arqueología. Excavaciones arqueológicas en Cartagena. 1982-1988*. Instituto de Patrimonio Histórico. Murcia, 15-18.
- MARTÍNEZ ANDREU, M. 2001. "La topografía de la ciudad antigua a través de la arqueología y los textos de Polibio". *Patrimonio de Cartagena*. Vol. I. Editorial Artelibro. Murcia, 10-23.
- MAS GARCÍA, J. 1979. *El Puerto de Cartagena. Rasgos geográficos e históricos. Su tráfico marítimo en la antigüedad*. Junta de Obras del Puerto. Cartagena.
- MAS GARCÍA, J. 1986. "Infraestructura y desarrollo económico de la Qarth-Hadast ibérica". *Historia de Cartagena*. Vol. IV. J. Mas (dir.). Ediciones Mediterráneo. Cartagena, 152-254.
- MAS GARCÍA, J. 1986. "El alba de la cultura mediterránea. Su influencia en el sureste ibérico". *Historia de Cartagena*. Vol. III. J. Mas (dir.) Ediciones Mediterráneo. Cartagena, 53-208.
- MAS GARCÍA, J. 1998. "Portvs Carthaginensis, simbiosis de un emporio y una gran base militar". *Actas de las III Jornadas de Arqueología Subacuática. Reunión Internacional sobre Puertos Antiguos y Comercio Marítimo*. Valencia 1997. Pérez Ballester, J. (ed.) Valencia, 78-97.
- NOGUERA CELDRÁN, J. M. 2003. "Arx Asdrubalis. Historia y Arqueología de un espacio privilegiado de Cartagena en la antigüedad". J. M. Noguera (Editor). *Arx Asdrubalis. Arqueología e Historia del Cerro del Molinete (Cartagena)*. Universidad de Murcia, 13-74.
- PÉREZ ROJAS, F. J. 1986. *Cartagena 1874-1936. Transformación urbana y arquitectura*. Editora Regional de Murcia. Colección Arte-5. Murcia.
- RAMALLO ASENSIO, S. F., RUIZ VALDERAS, E. 1998. *El teatro romano de Cartagena*. Editorial KR. Murcia.
- RAMALLO ASENSIO, S. F. 2001. "Carthago Nova: Ciudad privilegiada". *Patrimonio de Cartagena*. Vol. I. Editorial Artelibro. Murcia, 46-59.
- RUBIO PAREDES, J. M. 2001. *Historia de la Muralla de Carlos III en Cartagena*. Ed. Caja de Ahorros del Mediterráneo. Alicante.
- RUBIO PAREDES, J. M. 1991. *La muralla de Carlos III en Cartagena*. Real Academia Alfonso X El Sabio. Murcia.
- RUIZ VALDERAS, E. 1995. "Los niveles de abandono del s. II d.C. en Cartagena: Los contextos de la calle Jara nº 12". *XXIII Congreso Nacional de Arqueología*. Vol. I. Elche, 503-512.
- RUIZ VALDERAS, E. 1999. "Las cerámicas campanienses del siglo III a.C. en Cartagena: El Cerro del Molinete". *XXIV Congreso Nacional de Arqueología*. Cartagena 1997. Vol. 4. Instituto de Patrimonio Histórico. Murcia, 33-42.
- SANMARTÍN ASCASO, J. 1986. "Inscripciones fenicio-púnicas en el sureste hispánico". *Los Fenicios en la Península Ibérica*. Sabadell, 89-103.
- TORNEL COBACHO, C. 2001. *El Gobierno de Cartagena en el Antiguo Régimen 1245-1812*. Ayuntamiento de Cartagena. Real Academia Alfonso X El Sabio. Murcia.
- VICENT Y PORTILLO, G. 1889. *Descripción de Cartagena de Gerónimo Hurtado*. Biblioteca Histórica de Cartagena. Madrid.

