

Los Puertos Atlánticos Béticos y Lusitanos y su relación comercial con el Mediterráneo

Editores

Juan M. Campos Carrasco
Javier Bermejo Meléndez



Los Puertos Atlánticos Béticos y Lusitanos y su relación comercial con el Mediterráneo

Juan M. Campos Carrasco
Javier Bermejo Meléndez
Editores

Edición del volumen:

Juan M. Campos

Javier Bermejo

Diseño y maquetación:

Ángel Gómez Rodríguez



Proyecto HAR2014- 58326-P
Del Atlántico al Tirreno.
Los Puertos Atlánticos Béticos y Lusitanos
y su relación comercial con *Ostia Antica*



Universidad
de Huelva



CIPHCN

Centro de Investigación en Patrimonio
Histórico, Cultural y Natural

Los Puertos Atlánticos Béticos y Lusitanos
y su relación comercial con el Mediterráneo
(Hispania Antigua, Serie Arqueológica, 7)

Copyright 2017 c <L'ERMA> di BRETSCHNEIDER

Via Cassiodoro, 11-00193 ROMA, Italia

<http://www.lerma.it>

Tutti diritti riservati. É vietata la riproduzione di testi

E illustrazioni senza il permesso scritto dell'Editore

Todos los capítulos de la presente monografía constituyen una contribución al proyecto del Plan Nacional de I+D+i "Del Atlántico al Tirreno. Los Puertos Atlánticos Béticos y Lusitanos y su relación comercial con *Ostia Antica*" (HAR2014- 58326-P)

Ilustración de la cubierta: fragmento de mosaico romano del s. III d. C. procedente de *Diospolis* (Lod, Israel)

Los puertos atlánticos béticos y lusitanos y su relación comercial con el Mediterráneo / Juan M. Campos Carrasco, Javier Bermejo Meléndez. Huelva : Universidad de Huelva, 2017

526 p. ; 24 cm. (Hispania Antigua. Serie Arqueológica ; 7)

ISBN volume cartaceo: 978-88-913-1520-5

ISBN volume digitale: 978-88-913-1522-9

1. España – Comercio – Roma – Historia. – 2. Portugal – Comercio – Roma – Historia. – 3. Puertos – España – Historia – 0218.A.J.C.-0414 (Período romano). – 4. Puertos – Portugal – Historia – 0218.A.J.C.-0414 (Período romano). – 5. España – Restos arqueológicos romanos. – 6. Portugal – Restos arqueológicos romanos. – 7. Arqueología urbana. – I, Campos Carrasco, Juan Manuel. – II, Bermejo Meléndez, Javier. – III, Universidad de Huelva. – IV, Título. – V, Serie

339.1

904

ÍNDICE

I. EL PROYECTO DE ATLANTIR

- 13 - JUAN M. CAMPOS CARRASCO y JAVIER BERMEJO MELÉNDEZ: Del Atlántico al Tirreno. Los puertos atlánticos béticos y lusitanos y su relación comercial con Ostia Antica

II. ASPECTOS GENERALES

- 37 - MANUEL DE PAZ SÁNCHEZ y JUAN MANUEL RUIZ ACEVEDO: Las rutas de navegación del suroeste peninsular en las fuentes literarias grecolatinas
- 71 - CLARA TOSCANO PÉREZ: Puertos Atlánticos y Mediterráneos en el Suroeste de la Península Ibérica durante la Edad de Hierro: un viaje de ida y vuelta
- 101 - LUCÍA FERNÁNDEZ SUTILO: Caracterización de las necrópolis de las ciudades portuarias suroccidentales. Evolución de los espacios sepulcrales al abrigo de las actividades marítimas-portuarias
- 135 - ÁLVARO CORRALES ÁLVAREZ: Vivir y trabajar. Arquitectura doméstica y urbanística de las ciudades portuarias de las *Provincias Baetica y Lusitania*.
- 169 - ALICIA ARÉVALO GONZÁLEZ y ELENA MORENO PULIDO: La moneda y el trasiego portuario. Una mirada desde la costa atlántica del sur de Hispania

III. PUERTOS BÉTICOS

- 207 - JAVIER BERMEJO MELÉNDEZ, JUAN M. CAMPOS CARRASCO y JOAQUÍN RODRÍGUEZ VIDAL: Las estructuras portuarias de *Onoba Aestuaria*: un puerto pesquero y de control imperial
- 245 - ENRIQUE GARCÍA VARGAS, SALVADOR ORDÓÑEZ AGULLA y CARLOS CABRERA TEJEDOR: El puerto romano de *Hispalis*. Panorama arqueológico actual
- 287 - JULIÁN GONZÁLEZ FERNÁNDEZ: la presencia de magistrados imperiales y subalternos en la epigrafía de *Hispalis Colonia Romvla*
- 307 - DARÍO BERNAL-CASASOLA, JOSÉ A. EXPÓSITO, JOSÉ J. DIAZ, NICOLAS CARAYON, KRISTIAN STRUTT, FERRÉOL SALOMON y SIMON KEAY: *Baelo Claudia*, puerto pesquero, comercial y de viajeros. Nuevas perspectivas

IV. PUERTOS LUSITANOS

- 347 - VIRGÍLIO LOPES: A cidade portuária de Mértola no período Romano e na Antiguidade Tardia
- 379 - JOÃO PEDRO BERNARDES: O sistema portuário de *Ossonoba*
- 399 - FELIX TEICHNER: Cerro da Vila: A rural commercial harbour beyond the Pillars of Hercules

V. PUERTOS MEDITERRÁNEOS

- 435 - FELIPE CEREZO-ANDREO: Los puertos antiguos de Carthago Nova, nuevos datos desde la arqueología marítima y geoarqueología portuaria.
- 475 - PATRIZIO PENSABENE: Porti marittimi a Porto e Ostia, fluviali a Roma e trasporto dei marmi per i cantieri dei fori imperiali
- 503 - ELENA H. SÁNCHEZ LÓPEZ: Almuñecar en las rutas comerciales béticas. El puerto de *Sexi Firmum Iulium*

LISTADO DE AUTORES

- 521 - Listado de autores

I. EL PROYECTO DE ATLANTIR

DEL ATLÁNTICO AL TIRRENO.
LOS PUERTOS ATLÁNTICOS BÉTICOS Y LUSITANOS
Y SU RELACIÓN COMERCIAL CON *OSTIA ANTICA*

Juan M. Campos Carrasco

Javier Bermejo Meléndez

Resumen

En el presente trabajo se expone el marco proyectual que ha gestado todo un conjunto de investigaciones relativas a los puertos atlánticos béticos y lusitanos así como su relaciones comerciales y económicas con el Mediterráneo Occidental, especialmente con las áreas costeras de las *Gallia Narbonensis*, *Ostia Antica* y *portus*. La génesis de este proyecto supuso un salto cualitativo a la hora de profundizar en el estudio de importantes centros urbanos que comparten todo un conjunto de características económicas y comerciales las cuales permiten a día de hoy individualizarlas en un mismo circuito o área, el denominado arco atlántico del suroeste peninsular. Es pues que en las siguientes páginas se expone el proyecto, homónimo al título de esta aportación, el cual culmina su andadura con la publicación de todo un conjunto de trabajos en esta monografía y que sin duda supone un marco de referencia para futuros trabajos en esta temática.

Palabras clave: *Betica*; *Lusitania*; *Ostia Antica*; Puertos; *Stationes*.

Abstract

This paper presents the project framework that has generated a whole series of investigations related to the betica and Lusitanian Atlantic ports as well as their commercial and economic relations with the Western Mediterranean, especially with the coastal areas of *Gallia Narbonensis*, *Ostia Antica* and *portus*. The genesis of this project was a qualitative leap in the depth of the study of important urban centers which share a whole set of economic and commercial characteristics that allow today to individualize them in the same circuit or area, the Atlantic arc of the peninsular southwest. So in the following pages the project is exposed, which culminates with the publication of a whole series of works in this monograph and which undoubtedly represents a frame of reference for future works on this subject

Keywords: *Betica*; *Lusitania*; *Ostia Antica*; Ports; *Stationes*

1. Introducción

Las actuales investigaciones que se están desarrollando en numerosas ciudades costeras y fluviales atlánticas tanto en *Baetica* como en *Lusitania* (Campos, 2011; Bernardes, 2012; Lopes, 2014; Arévalo, 2010a y b, Arévalo y Bernal, 2011), así como en el puerto de la Colonia de *Ostia Antica* (Keay, 2012 Ed.; Stöger, 2011; Boin, 2009; Spanu, 2012; Bolzoni, 2009; Goiran *et alii.*, 2010, 2014; Laubry y Zevi, 2010, 2012; Olcese y Therry-Michael, 2009; Olcese, Morelli y Zevi, 2004), reflejan un importante nivel de desarrollo comercial entre las correspondientes áreas geográficas del atlántico sudhispánico, el mediterráneo occidental y los puertos imperiales, focos de atracción de las principales mercancías y productos que se exportaban desde los primeros. Ello además jerarquizado en dos sistemas o circuitos comerciales claramente diferenciados, por un lado un comercio libre en el que participaban empresas y particulares y por otro un comercio administrado o fiscalizado (*annonario*) directamente desde el poder imperial por medio de todo un sistema de procuratelas y funcionarios imperiales de segundo rango.

El proyecto que en las sucesivas páginas se presenta ha sentado su piedra angular en analizar e investigar las relaciones comerciales de un área bética y lusitana particular, la zona atlántica de la primera y la meridional de la segunda, siendo sus puertos más destacados - *Ossonoba, Balsa, Mirtilis, Onoba, Hispalis* y *Gades* - los puntos centrales del estudio a través de toda una serie de testimonios arqueológicos, epigráficos, numismáticos y literarios relativos a los productos de la zona, su comercio y embarque con destino a la metrópoli los cuales, tras toda una serie de escalas e intercambios, penetraban por el puerto de *Ostia*. En esta línea existen, entre otros productos, algunos tan fundamentales como los *metalla, salsamenta* y aceite, con todo lo que cada uno conlleva desde el punto de vista comercial y social. Los testimonios arqueológicos de la comercialización de estos productos, unos más estudiados que otros, y las lecturas derivadas de los mismos, permiten ampliar el conocimiento de interesantes campos relativos a la arqueología de la producción de estos puertos, el sistema de control imperial de determinados productos, así como las redes de distribución y de comercio entre el área mediterránea central y estos territorios periféricos del Imperio. Además, conjuntamente con la línea económica, ha sido de obligado tratamiento analizar toda una serie de aspectos relativos a estos puertos tales como su ubicación, fisonomía, estructura y su arquitectura. Así pues la producción, control de los productos y mercancías, su embarque y registro en los puertos provinciales, su fisonomía y arquitectura, o las rutas y líneas de distribución, etc., son sólo algunos de los aspectos a tener en cuenta en todo un amplio elenco de datos que han permitido dibujar unas relaciones comerciales entre áreas como la costa galla, Roma y su puerto con estos territorios y determinados productos (*metalla, salsamenta*, etc.) hasta el momento no del todo conocidas, dado que no han gozado de la suficiente atención, en favor de otros circuitos comerciales y productos estrella como el aceite bético. Para la consecución del mismo se planteó una metodología basada en el estudio y análisis de todos los elementos y testimonios de una manera holística e integradora.

2. Antecedentes y estado actual

Desde el punto de vista de la investigación los antecedentes de esta línea de investigación relativa a los puertos en el mundo romano hay que buscarlos en los marcos proyectuales precedentes. En este contexto se estableció como continuación de una larga línea proyectual consolidada en el estudio del surgimiento del fenómeno urbano en el suroeste peninsular liderado por el grupo de arqueología de la Universidad de Huelva. Tras más de veinticinco años y el desarrollo de seis proyectos del Plan Nacional de I+D, cinco europeos transfronterizos y tres del Plan andaluz de investigación, el último aún en ejecución; el amplio conocimiento generado (Campos y Bermejo, 2013 Ed.), el cual cristalizó en una numerosa bibliografía acompañada de diversas tesis doctorales, permitió sentar nuevas premisas de estudio en fenómenos o aspectos escasamente tratados por la investigación en su conjunto y con ciertas problemáticas histórico-arqueológicas en el mundo urbano de estos puertos. Es pues, que se pretendía profundizar en el conocimiento de las ciudades portuarias marítimas y fluviales del arco atlántico del suroeste peninsular, así como en sus importantes áreas comerciales. A este respecto, y partiendo de la base que muchos de los proyectos desarrollados a lo largo de los últimos veinte años han versado sobre esta temática, destacan aquellos de arqueología urbana en la ciudad de Huelva (HUM2004-01790/HIST/HAR2008-04666) los cuales han sido de especial importancia para comprender el entramado urbano de la ciudad y de manera preferencial su área portuaria caracterizada por importantes ambientes

de almacenamiento (*horrea*), control aduanero, productivos (*cetaria*), vigilancia (faros), etc. (Campos, 2011; Delgado, 2016). Igualmente se contaba con un destacado conocimiento de las ciudades atlánticas del Algarve fruto de la colaboración de numerosos proyectos de investigación en los que ciudades como *Balsa* (Tavira) (García Pereira y Fraga da Silva, 2004; Fraga da Silva, 2007) y *Ossonoba* (Faro) se perfilan como importantes centros portuarios, como así atestigua la arqueología, que regulaban el comercio de un significativo volumen de mercancías en la zona meridional de la *Lusitania* (Bernardes, 2005; 2012; Sousa y Arruda, 2010). De manera similar sucede con *Myrtilis* (Mértola), otro de los enclaves objeto de estudio de este proyecto, que deja entrever la importancia de su puerto fluvial en el suroeste peninsular en época romana, al ser un punto de primer orden en las relaciones comerciales con la costa atlántica y el resto del Mediterráneo como así atestiguan los materiales de importación que se han descubierto en la ciudad (Lopes, 2014). Igualmente relacionado con el proyecto, destacan las investigaciones que ya desde la década de 1980 se vienen desarrollando sobre *Colonia Iulia Romula Hispalis*, en las que se puso de relieve por primera vez la estratigrafía de la ciudad, su entramado urbano así como todo lo concerniente al foro comercial y portuario del sitio cuyos resultados se han plasmado en diversas publicaciones (Campos y González, 1987; Campos, 1991; 1993); estudios a los que hay que sumar las nuevas investigaciones que posicionan al puerto de la capital conventual como un referente y punto de escala de primer orden en el comercio más interior (González, 2010).

Estos antecedentes permiten apostar, lejos de dar por agotada esta línea de estudio sobre los puertos atlánticos en la Antigüedad la cual apenas se encuentra esbozada, por continuar con estas investigaciones ampliando el marco territorial y desde nuevas perspectivas u horizontes. Sobre el estado actual de los conocimientos del tema que pretendemos abordar, es preciso señalar que a día de hoy se cuentan con estudios parciales o individuales, en el mejor de los casos, de los distintos puertos, sin embargo, no han sido estudiados nunca desde una perspectiva y metodología holística e integral que entienda a todos los enclaves de este área como un único hinterland que se articuló desde el punto de vista comercial de una manera específica según los productos y los protagonistas que intervinieron en su comercialización. Además no existen, para el caso de los *metalla* embarcados en los fondeaderos atlánticos, investigaciones sobre cómo se producía la llegada a los puertos principales, dónde se almacenaban, qué personas formaban parte de las transacciones, etc.

Más desarrollado en la investigación que la circulación de los *metalla* sudhispánicos, pero con importantes aspectos aún por concretar y descubrir, se encuentra el estudio de las salsas y conservas de pescado embarcadas en estos enclaves portuarios atlánticos con destino a puertos mediterráneos y a la propia capital del Imperio a través de *Ostia*. Así pues, enclaves como *Ossonoba*, nuevamente *Onoba* y *Gades* suponen los puntos de primer orden a la hora de abordar la circulación de estos productos pesqueros en el Mediterráneo Occidental. En esta línea existe una amplia gama de investigaciones al respecto que en los últimos años ha evidenciado la importancia capital de este pilar económico en la economía provincial del sur de *Hispania* de manera diacrónica. Sin embargo, pocos estudios han hecho hincapié en la búsqueda de testimonios arqueológicos de estas producciones en los mercados de Roma, cómo fue su llegada y almacenamiento en los *horrea* ostienses y los personajes que intervinieron en su distribución por medio de *stationes* dispuestas en distintos puertos importantes del Mediterráneo.

Pensamos, pues, que se daban las condiciones suficientes para adentrarnos en la investigación de las ciudades portuarias atlánticas (marítimas y fluviales) dado que existen las premisas de partida necesarias para responder a cuestiones sobre cómo se realizaban las conexiones con el Mediterráneo central y la propia Roma; cómo se fiscalizaban determinados productos (*metalla*) desde los puertos de embarque hasta el puerto de *Ostia*; qué productos además del aceite (*salsamenta*, etc.) alcanzaban las costas itálicas; así como toda una serie de cuestiones relativas a las estructuras portuarias, ubicación, fisonomía, etc. que se expondrán en el siguiente punto. Para ello el proyecto ha contado con un nutrido equipo de investigadores, casi todos ligados a las investigaciones de proyectos precedentes en este territorio, procedentes de universidades o centros de investigación de España (Universidades de Huelva, Sevilla y Cádiz), Portugal (Universidade do Algarve y Campo Arqueológico de Mértola) e Italia (Università degli Studi di Roma “La Sapienza”). Este plantel de investigadores ha garantizado el acceso a la información existente sobre los puertos objeto de estudio pues la mayoría de ellos trabajan actualmente en las ciudades cuyos puertos están siendo estudiados en este proyecto, además de cubrir aspectos transversales y de vital importancia para nuestro estudio como son la epigrafía, numismática, fuentes literarias, arqueología de la producción, aspectos paisajísticos, arquitectura y organización portuaria, etc. En este apartado ha quedado desglosada la trayectoria investigadora previa más directamente relacionada con la temática específica del proyecto que aquí se presenta, el cual, como veremos en las páginas sucesivas, parte de una hipótesis de estudio que contempla a los principales enclaves portuarios del suroeste como un gran hinterland marítimo-fluvial comercial de primer orden en el Imperio, sin el que Roma no pudo haberse desarrollado como lo hizo y del cual dependía directamente, un tema, como se ha visto escasamente investigado y desde luego en ningún caso desde la perspectiva conjunta de todos los puertos. En síntesis supone un proyecto de investigación con un marcado carácter interdisciplinar que entronca directamente desde un punto de vista social con el estudio de una identidad europea, al analizar los aspectos que llevaron a poner en relación puntos del Mediterráneo antiguo en conexión a través de una estructura política y económica que supondrá la primera unificación territorial de los pueblos europeos, directa o indirectamente, de lo que se deduce el análisis de unas primeras relaciones entre actuales países miembros que tienen un su pasado histórico nexos y vínculos comunes (España, Portugal, Francia, Italia).

3. Hipótesis de partida

El área del Suroeste peninsular destacará desde los primeros momentos de la conquista para la administración romana como un área de especial importancia y relevancia en sus intereses estratégicos y comerciales. En este contexto el papel que jugarán los antiguos enclaves portuarios de este territorio - *Ossonoba*, *Balsa*, *Myrtilis*, *Onoba*, *Hispalis* y *Gades* - será fundamental para comprender los modelos de implantación de Roma, con todas las manifestaciones que conllevó, según el modelo administrativo desarrollado. El despunte económico de estos territorios hispanos, sustentado sobre las bases preexistentes púnicas-turdetanas las cuales habrá que analizar para ver los antecedentes de estas áreas portuarias -rutas, conexiones, agentes, etc. -, estará en relación en estos primeros momentos con las profundas transformaciones producidas desde los años centrales del siglo I a.C., e íntimamente conectada con los fenómenos de la emigración oficial, la colonización y la municipalización, que se constituyen por

entonces en procesos paradigmáticos en la *Ulterior Baetica* (Marín 1988) y que marcarán el devenir de los procesos desarrollados en los comienzos del principado (Campos, Bermejo y Vidal, 2012; Bermejo y Campos, 2013). Ello condicionará de manera gradual, hasta que en los inicios del imperio se consolide, el desarrollo de cierta especialización económica provincial, basada en la disposición regional de determinados recursos naturales y en muchas ocasiones –como ya se ha indicado– en la existencia de prácticas previas de aprovechamientos de los mismos, recursos beneficiados desde tiempos tardorrepublicanos por los emigrantes itálicos, ansiosos de inmiscuirse en cualquier sector productivo provincial que les permitiera colmar sus aspiraciones de promoción personal. Aspecto este, que podríamos decir, se desarrolló a la inversa dado que las élites provinciales verán en la provincialización de la economía y la explotación y distribución –privada u estatal– de determinados recursos, la fuente de ingresos para iniciar su ascensión y promoción en las carreras municipales y coloniales. Esta especialización regional parece determinante en una provincialización que se constituye como una característica de la economía imperial, que tampoco resulta ajena a los intereses estratégicos del Estado romano y de la construcción de sus fronteras (Remesal, 2002).

En estas primeras líneas se resume nuestra hipótesis de trabajo basada en dos aspectos íntimamente relacionados e indisolubles; por un lado, las relaciones comerciales de los puertos atlánticos de *Baetica* y del sur de *Lusitania* con los puertos del Mediterráneo occidental y especialmente con el de Ostia, ya que la cantidad y la cualidad de la población de Roma constituyen el principal mercado urbano de todo el imperio, en el que reside la sede imperial y por tanto debe mantener su cota de abastecimiento. Y por otro, el análisis de todos los testimonios arqueológicos de cada uno de los enclaves, en donde será fundamental el aporte de la numismática, la epigrafía, el análisis arquitectónico de cada uno de los ambientes portuarios conocidos (*stationes*, *horrea*, faros, dársenas, embarcaderos, etc.). El estudio combinado de estos aspectos de manera individualizada en cada uno de los puertos y a su vez relacionados a nivel provincial e interprovincial, junto con la línea de investigación económica o productiva garantiza una sólida hipótesis de partida.

La significación de estos enclaves reside en que a través de ellos se controlaba por mar todo un territorio interior, se comerciaba a lo largo del Mediterráneo con productos de primer orden para el sostenimiento del imperio (*metalla*, aceite, etc.) algunos fiscalizados por la administración imperial, otros de libre comercio, que permitieron articular toda una red de emporios que a lo largo de más de cinco siglos mostrarán una diacronía acorde con los cambios desarrollados en el devenir del imperio. Además a día de hoy se cuentan con estudios parciales o individuales, en el mejor de los casos, de los distintos puertos. Por tanto, además de los enclaves, nuestra hipótesis debe contemplar el estudio de los principales productos - embarque, circulación, control, etc. - que conformarán el tráfico mercantil más importante de este hinterland marítimo que se encuentra en el cuadrante suroccidental de la Península Ibérica; *Metalla*, *Salsamenta* y Aceite entre otros. Así pues, uno de los sectores productivos y que Roma intentó controlar desde los primeros momentos fue el minero, pilar económico fundamental sobre el que pivotará buena parte del proceso de implantación de Roma en este extremo occidental de las Provincias Hispanas. En esta línea, áreas como el cinturón ibérico de Piritas con sus distritos en Rio Tinto, Tharsis, Aljustrel o Sto. Domingo, serán especialmente significativos desde época altoimperial

por la producción minera la cual debía exportarse por los puertos marítimos y fluviales atlánticos - *Myrtilis* y *Onoba* fundamentalmente - con destino a los puertos centrales mediterráneos y especialmente al ostiense. En este punto a día de hoy conocemos con bastante certeza el comercio del mismo a escala local o regional, es decir desde que se extrae en los cotos mineros hasta su llegada a los puntos de embarque, sin embargo a partir de aquí las relaciones comerciales se encuentran nada o escasamente estudiadas; rutas comerciales, llegada al puerto imperial (dado que son propiedad de emperador), organización de la mercancía, control fiscal de las procuratelas, etc. En relación con este último punto la epigrafía nos muestra la existencia de una procuratela en el puerto de *Onoba*, (*procurator coloniae onobensis*) (AE, 1963, 109) que habría que poner en relación con el *fiscus* imperial que a buen seguro debió tener su correspondiente conexión funcionarial en otros puertos del Mediterráneo occidental e incluso en el puerto de Ostia; como así demostrarían el pecio Planier, cargado con lingotes sellados por el procurador colonial hundidos frente a las costas de Marsella; y la existencia de procuratelas en *Ostia* (*procurator portus ostiensis*, *procurator annonae*; *procurator fisorum transmarinorum*) (CIL 14, 163; 193; 161; 4451; 4467). Por otro lado, huelga decir que el estudio de la circulación monetaria resulta una de las principales herramientas de diagnóstico tanto de relaciones económicas como de trasuntos poblacionales, puesto que perfila con extraordinaria claridad las vías de comunicación y transporte por las que transitarían monedas, personas y mercancías. Pese a ello, nuestro actual nivel de conocimientos tanto de las amonedaciones propias del arco atlántico bético y lusitano objeto de este proyecto como de la dispersión monetaria de estos puertos es muy superficial, por esta razón, en un estudio como el que se propone donde prima perfilar las relaciones y comunicaciones entre los puertos atlánticos y Roma, resulta obligada la revisión del abundante material numismático relacionado con estos puertos, pues su análisis interrelacionado con otros testimonios arqueológicos aportará nuevos datos sobre relaciones comerciales, fiscalización, rutas mercantiles, etc. (Arévalo y Moreno, 2011). Conjuntamente la salida del mineral desde estos puertos y el modo en el que eran embarcados sigue necesitando de una investigación y estudio detallados, ya que debieron existir empresas y compañías de *navicularii* con conexiones comerciales en otros puertos (*stationes*) que conformarían las rutas; a este respecto contamos con testimonios epigráficos que apoyarían tal hipótesis y que merecen un estudio en profundidad (CIL II,14-2, 40). Además no existen, para el caso de los *metalla* embarcados en los fondeaderos atlánticos, investigaciones sobre cómo se producía la llegada a los puertos principales, dónde se almacenaban, qué personas formaban parte de las transacciones, etc. Estos aspectos que conforman los interrogantes de partida se deberán estudiar en profundidad a través de los testimonios arqueológicos conservados en diversos enclaves marítimos mediterráneos y que aún no han sido objeto de estudio detallado (*Onoba*, Marsella, Ostia, etc.).

Más desarrollado en la investigación que la circulación de los *metalla* sudhispánicos, pero con importantes aspectos aún por concretar y descubrir, se encuentra el estudio de las salsas y conservas de pescado embarcadas en estos enclaves portuarios atlánticos con destino a puertos mediterráneos y a la propia capital del Imperio a través de Ostia. Así pues, enclaves como *Ossonoba*, nuevamente *Onoba* y *Gades* suponen los puntos de primer orden a la hora de abordar la circulación de estos productos pesqueros en el Mediterráneo Occidental. En esta línea existe una amplia bibliografía al respecto que en los últimos años ha evidenciado la importancia capital de este pilar económico en la economía

provincial del sur de *Hispania* de manera diacrónica (entre otros, Bernal, 2009; 2010; García, 2009; 2010; 2012; Lagóstena, 2004; 2005) sin embargo pocos estudios han hecho hincapié en la búsqueda de testimonios arqueológicos de estas producciones en los mercados de Roma, cómo fue su llegada y almacenamiento en los *horrea* ostienses y los personajes que intervinieron en su distribución por medio de *stationes* dispuestas en distintos puertos importantes del Mediterráneo. Contamos con algunos estudios y hallazgos de pecios que permiten dilucidar diversas rutas (Baleares, Marsella, Córcega, Putteoli) para estas mercancías atlánticas que gozaron del aprecio de los mercados de la *Urbs* (García, 2010; 2012; García y Martínez, 2009; García y Vázquez, 2006) así como otros que recogen interesantes hallazgos de primer orden que suponen un importante hilo conductor que habría que seguir a través de análisis de *tituli picti*, de pastas, etc., caso de los depósitos de contenedores salsarios sudhispánicos en determinados ambientes de Ostia (Longarina) y la propia Roma (*Castra Praetoria*) (Hesnard, 1980: 141; Lagóstena, 2009: 299) que posibilitarían reconstruir el circuito comercial y los agentes que intervinieron en este mercado. En esta línea la información epigráfica resulta de especial interés, a los testimonios ya conocidos y compilados en el CIL habría que sumar los nuevos descubrimientos que las actuales investigaciones en el puerto de Ostia y la propia ciudad de Roma están produciendo. Ello ampliaría la nómina, aún escasamente conocida, de *mercatores*, *salsarii* y *salsamentarii* conocidos, los cuales a día de hoy muestran una importante conexión con *Baetica* (González, 2013). Estas onomásticas conservadas constituyen una interesante información, aunque muy fragmentaria, sobre la estructura organizativa de la *mercatura* de salsas y salazones entre la Bética y Roma. En ella se reflejan personajes relacionados con los fletes importantes, propios del *negotium*, agrupados empresarialmente en los *corpora* oportunos (Lagóstena, 2004: 219).

Lejos del nivel de investigación en el que se encuentran los productos anteriores, el aceite supone con diferencia la estrella de cuantos se exportaron de los puertos béticos, siendo *Hispalis* el centro de salida del aceite annonario. La investigación de manera tradicional ha centrado su interés en el aceite bético con todas las implicaciones comerciales, políticas y económicas que supuso para el sostenimiento del imperio y la promoción de las élites provinciales enriquecidas al amparo de su comercio. Buena prueba de ello son los estudios que hasta la fecha han puesto de relieve cómo se desarrollaba, su envasado y transporte desde los centros locales de producción hasta llegar al puerto de Ostia pasando por los funcionarios imperiales encargados de su control, vigilancia, *navicularii*, *difusores olearii*, *corpus oleariorum*, etc. (González, 1983; Chic *et alii*, 2001; Chic, 2001; Parodi, 2004; García y Martínez, 2009; Cañizar, 2009-2010; Broekaert, 2013; Remesal, 2010; 2011) En este contexto, la investigación sobre el puerto de *Hispalis* ha estado preferentemente centrada en el comercio del producto annonario, sin embargo los recientes descubrimientos en la capital conventual ponen de relieve la importancia de este puerto para la exportación e importación de todo tipo de productos los cuales merecen a día de hoy una revisión e investigación. Un lugar destacado dentro de su importancia como enclave portuario lo ocupa su papel como receptor de los minerales procedentes de Sierra Morena y su posterior transformación y difusión por todo el Imperio, según atestiguan colegios (*confectores aeris*, que dedican una estatua a *T. Flavius Polychrysus, procurator montis Mariani*) e incluso individuos (*Frutonium, negotians ferrarius*). En esta línea *Hispalis* debe estar presente en nuestra nómina de enclaves, pues supone el gran puerto de entrada a la *Baetica*, como protagonista indiscutible de todo un sistema comercial costa-interior; del

mismo modo, es uno de los pocos puertos del que se conservan elementos arqueológicos y testimonios epigráficos de sus corporaciones, foros comerciales, etc. Por tanto, el presente proyecto orienta su estudio de manera integral, analizando los distintos productos, que más allá del aceite, circularon por sus mercados y marcaron el ritmo económico de la colonia en sus relaciones comerciales mediterráneas. En resumen, la hipótesis de partida surge ante el planteamiento de dos premisas claras. Por un lado investigar, revisar y analizar, a la luz de los nuevos datos que las excavaciones de los últimos años han puesto de relieve, los distintos enclaves portuarios atlánticos occidentales sudhispánicos, béticos y lusitanos: fundamentalmente *Ossonoba*, *Balsa*, *Myrtilis*, *Onoba*, *Hispalis* y *Gades*. Cada uno de ellos con devenires históricos diferenciados, particularidades topográficas urbanas distintas y con diversos grados de conocimiento, pero en todos se desarrollan, desde los primeros momentos de la presencia de Roma, unas redes comerciales atlánticas con conexiones mediterráneas que aún no han sido del todo investigadas a través del estudio de todos los testimonios arqueológicos que la envuelven de una manera integral (epigrafía, numismática, topografía urbana, arquitectura, antecedentes, paleopaisaje, etc.). Todo ello en conexión con el contexto arqueológico del puerto ostiense y la propia Roma ámbitos en los que las últimas investigaciones revelan interesantes resultados desde el punto de vista de la arquitectura portuaria, comercio, etc. (Keay, 2012; 2012 ed.; Keay, Millet y Paroli, 2006). Por otro, estudiar el papel que jugaron en estas conexiones y redes comerciales atlántico-mediterráneas determinados productos que orientaron la provincialización económica de estos puertos y por ende de sus territorios. En este apartado juega especial importancia la vinculación comercial de los productos y los puertos de exportación con la propia *Urbs* a través del enclave ostiense, ya que a día de hoy y salvo algún producto concreto como sería el aceite *annonario*, es muy poco lo que conocemos de la circulación, control y difusión de otros productos igualmente significativos como serían los metales y salsamenta fundamentalmente, aunque no se descartará el estudio de otro tipo de productos (mármoles, vino, etc.).

Estas dos premisas de partida, por tanto, serán el eje proyectual que intentará dar respuesta a distintos interrogantes relacionados con la llegada de los productos a los centros de recepción y el control de los mismos, qué tipo de rutas se siguieron, cómo fue la descarga y almacenamiento en Ostia, qué agentes intervinieron, etc. Desde esta perspectiva el presente proyecto nace con una marcada proyección internacional, en donde se contará con la participación de diferentes especialistas de países como España, Portugal e Italia, que actualmente trabajan e investigan en las ciudades y puertos objeto de estudio en este proyecto, así como en temáticas relacionadas con la arqueología de la producción y el comercio en el mundo antiguo.

4. Objetivos generales

En relación con nuestra hipótesis de partida y todo lo expuesto anteriormente, el presente proyecto recogía los siguientes objetivos generales que han supuesto el eje principal de nuestra investigación y que se desglosarán en otros más específicos como más adelante veremos:

- a) Abrir la línea de investigación relativa a los puertos en la antigüedad clásica en el área del SO peninsular desde un punto de vista integral en el que se analicen todas las manifestaciones ar-

queológicas que envuelven este tipo de áreas y las actividades que en ellos se desarrollan. Desde este punto de vista el primer paso será comenzar con la identificación, ubicación y delimitación en cada uno de los puertos.

- b) Analizar las conexiones económicas, políticas y sociales que se desarrollaron entre los enclaves del SO peninsular y el resto del Mediterráneo occidental con especial atención al puerto de Ostia y la propia ciudad de Roma. En este punto será de especial interés profundizar en líneas de investigación ya iniciadas con anterioridad y abrir otras hasta ahora desconocidas relativas a todo lo que envuelve, no sólo a la arqueología de la producción sino a prosopografía, numismática, epigrafía, corporativismo en el mundo antiguo, etc.
- c) Posicionar los estudios referentes a puertos romanos del suroeste hispano con una marcada proyección internacional.

5. Objetivos Específicos

Por cuanto respecta a los objetivos específicos del proyecto, estos han supuesto junto con nuestra hipótesis de partida y el planteamiento metodológico la columna vertebral del presente marco proyectual. Así pues y descendiendo a un nivel más específico los objetivos son los siguientes:

Investigación:

A) Compilar toda la información existente relativa a los principales puertos atlánticos sudhispánicos tanto béticos como lusitanos, siendo estos principalmente: *Ossonoba, Balsa, Myrtilis, Onoba, Hispalis y Gades*. Esta información se recoge de manera lógica y jerarquizada y supone la piedra angular a partir de la cual planteamos nuestra investigación. En esta línea uno de los primeros pasos ha sido ubicar, definir y precisar las estructuras portuarias de estos antiguos enclaves con la intención de poder establecer una visión de conjunto que permita analizarlos a escala provincial y transprovincial. Ello permitirá comprobar el uso de determinados modelos a lo largo del Mediterráneo independientemente de las particularidades urbanas de cada puerto.

B) En relación con el anterior, se ha iniciado el análisis e investigación de todas las manifestaciones arqueológicas que envuelven las actividades desarrolladas en estos puertos pero desde un punto de vista holístico. De esta forma se abren interesantes campos de análisis como la numismática, epigrafía, arqueología de la producción, arquitectura, prosopografía, corporativismo, paleopaisaje, etc., además de una revisión de las fuentes literarias grecolatinas, con la intención de abordar desde amplios frentes de estudio el fenómeno portuario en el mundo clásico en la Península y siempre en conexión con áreas mediterráneas.

Protección:

C) Creación de un SIG que se ha convertido en una herramienta de investigación y gestión del patrimonio urbano portuario del Suroeste peninsular, de forma que queda registrado el patrimonio portuario

– ya sea marítimo o fluvial - de núcleos actualmente en desarrollo, sin solución de continuidad en su ocupación desde el mundo antiguo y que cuentan con importantes problemas de gestión y conservación. Ello finalmente podrá convertirse en un modelo de gestión que podrá ser exportable a otros ámbitos de estudio.

Difusión:

D) Establecimiento de un programa de difusión y proyección social del proyecto y las investigaciones en él desarrolladas con la intención de una transmisión social del conocimiento que redunde en una sociedad más preparada, cualificada y sensibilizada con su patrimonio.

6. Metodología

6.1. Planteamientos teóricos

El conocimiento histórico-arqueológico de los puertos del SO peninsular en época romana se ha visto acrecentado a lo largo de las dos últimas décadas de manera exponencial, el auge y la expansión de los distintos cascos urbanos y puertos de las ciudades ha proporcionado innumerables hallazgos arquitectónicos, numismáticos, epigráficos, etc. que posicionan la zona suroccidental de las antiguas provincias hispanas como un foco de marcado trasiego comercial y económico transprovincial con las consecuentes repercusiones a nivel social, político y administrativo en cada una de las distintas ciudades objeto de estudio en este proyecto. Sin embargo, a día de hoy no existe una línea de investigación que trate toda esta área desde un punto de vista holístico, considerándola como un gran hinterland marítimo-fluvial con una profunda especialización económica que sentará en gran medida el comercio y la economía del imperio, dado que sin esta región muy posiblemente el devenir histórico de este último hubiese sido distinto. Así pues, nuestro planteamiento teórico-metodológico parte con un marcado carácter transversal, en la idea de amplios campos de estudio que deben ser tratados de manera conjunta e interrelacionada en todos y cada uno de los puertos, para desde aquí trascender a una escala territorial mayor que tenga en el puerto imperial de Ostia y en la propia ciudad de Roma su nexo o vínculo común. Por ello entendemos que este proyecto puede ayudar al mejor conocimiento histórico de las áreas portuarias de este espacio geográfico peninsular, así como de sus conexiones transmediterráneas, al investigar y catalogar los vestigios existentes con todas las posibilidades futuras de protección, conservación y difusión que deben ser incluidas en las figuras de tutela correspondientes tanto a nivel nacional e internacional, además de convertirse, tras un programa de puesta en valor, en nuevos recursos que podrían ser explotados de cara a su rentabilidad socioeconómica.

6.2. El proceso metodológico

Habida cuenta del carácter transdisciplinar del proyecto y para cubrir los objetivos anteriormente planteados y partiendo del marco teórico, pensamos que un proyecto con estas características y objetivos tendría que dotarse de una sólida matriz, un sistema de relaciones referidas a distintos niveles, que desde los primeros estadios de recopilación e investigación arqueológica e histórica, pasando por la

codificación de toda la información, alcanzara hasta los niveles de tutela, difusión así como de proyección y significación social de los distintos bienes materiales. La matriz metodológica se articula en una estructura ordenada a través de cuatro niveles que denominamos de Información, Evaluación, Intervención y Proyección.

Nivel de Información.

Previo a cualquier tipo de trabajo, e incluso durante el desarrollo de distintas actividades, un primer nivel metodológico quedó sustentado en la recopilación y organización de toda la información existente relativa a los puertos de estudio. Toda esta información ha sido de vital importancia para el sostenimiento del proyecto así como de la matriz metodológica ya que ha supuesto el punto de partida de la investigación. Dentro de este nivel quedó recogido todo el proceso de recopilación, tratamiento y ordenación de la información arqueológica, con todas las manifestaciones que la envuelven (numismática, epigrafía, arquitectura, arqueología de la producción, conexiones transmarítimas, etc.) relativa a los puertos del SO que formarán parte del estudio y que han quedado enumerados en páginas precedentes. Desde esta perspectiva es un nivel fundamental dentro de la matriz metodológica que aquí se expone, ya que es la piedra angular sobre la que se ha sustentado todo el proyecto tanto a nivel de interpretación como de resultados. Este nivel se desarrolló con especial énfasis en los primeros meses del proyecto, aunque igualmente durante todo el periodo de vigencia del mismo y se ha ido implementando progresivamente. Para ello se ha revisado una amplia bibliografía de referencia y general, documentación planimétrica, cartográfica, arqueológica, etc. En esta línea, y bajo esta premisa, en el Proyecto que aquí se plantea, se pretendía abordar y aunar una ingente cantidad de información cuyo rasgo común es la heterogeneidad, aunque ello no significa un impedimento sino más bien al contrario un rico mosaico de datos con un alto potencial de cara a trascender a interpretaciones científicas. Es pues que se ha dado la existencia de una gran cantidad de datos dispares, cuya primera característica era su naturaleza transdisciplinar, de ahí la presencia de diversos especialistas.

Nivel de Evaluación.

Paralelamente al desarrollo de esta primera fase, basada fundamentalmente en la recopilación de la información, se ha procedido a su sistematización y codificación. Para ello en este nivel se perfiló una tarea básica: la elaboración del SIG y sus correspondientes bases de datos sobre los distintos puertos objeto de estudio en los que se ha recogido toda la información bibliográfica, arqueológica, cartográfica, etc. convirtiéndose éste en un instrumento o herramienta fundamental de cara a la evaluación o diagnóstico de los mismos. En este sentido entendemos que este nivel se imbrica de manera esencial con el precedente ya que las fases de diseño, elaboración y mantenimiento del SIG participan de manera directa de la información obtenida. Igualmente, y aunque enclavado en el nivel denominado de evaluación, la dinámica de elaboración y aplicación del SIG ha trascendido a los otros niveles metodológicos. De este modo, entendemos que igualmente, para lograr una plena operatividad del mismo, entendido como herramienta de utilidad en la gestión del patrimonio, ha debido mantener una total relación con los niveles denominados de intervención y proyección. Con todo, y en sintonía con la metodología de anteriores proyectos llevados a buen término así como con el modelo de investigación defendido por nosotros, entendemos que los documentos o herramientas de evaluación y diagnóstico

patrimonial, como en este caso concreto lo supone el SIG, no deben ser considerados un subproducto proyectual y sí una experiencia en continua actualización e interacción que será, en definitiva, lo que le dé vigencia y utilidad en cada momento. Por ello, no es operativo, desde nuestro punto de vista, mantener una dualidad metodológica que persiga, por un lado, el fundamentar la dinámica de un proyecto de investigación, y por otro, construir por separado los documentos de diagnóstico.

Nivel de Intervención.

Este nivel, relacionado directamente con el trabajo de campo, de gabinete y laboratorio, representa la vertebración del resto de los contemplados en la matriz, pues a partir de él hemos obtenido el cuerpo de datos fundamental que permitirá no sólo conseguir los objetivos de la investigación, sino también la adopción de las medidas pertinentes para garantizar la protección, conservación, difusión y proyección social de este patrimonio en las siguientes fases del mismo. La gama de intervenciones ha contemplado por un lado, las actividades realizadas directamente en campo sobre los enclaves portuarios del proyecto, planteándose, solo en determinados casos cuando las necesidades de la investigación superadas a los objetivos lo han requerido, la realización de prospecciones en algún yacimiento así como trabajos de campo *in situ* con el objetivo de obtener una documentación planimétrica y fotográfica; de la misma manera se han aprovechado los datos que generados en las intervenciones que en estos lugares se han venido realizando. Por otro, todas las actividades desarrolladas en gabinete y laboratorio: revisión de materiales (depósitos anfóricos, colecciones epigráficas, numismáticas, etc.) en fondos museísticos y colecciones, y en general sobre cualquier institución que pudiera albergar información de interés para el proyecto. Para ello, como ya se ha señalado, el proyecto ha contado con un amplio equipo interdisciplinar especializado en cada una de las parcelas a investigar.

Nivel de Proyección.

Éste supone el último de los niveles metodológicos de la matriz, en él confluyen todos los anteriores consiguiendo así la conexión de la investigación con la sociedad mediante la proyección científica que genera y divulga el patrimonio y la síntesis histórica, a través de la transmisión a la sociedad. Con ello se perfila además, un primer acercamiento de manera integral al objeto de estudio – los puertos en la antigüedad -, experiencia que podrá ser llevada a la práctica en otros territorios, sentando así además, las bases de futuros proyectos en los que se aborden las propuestas de Investigación, Conservación, Protección y Difusión de los enclaves portuarios hispánicos.

Con la aplicación faseada y a veces simultánea, según proceda, de los cuatro niveles contemplados en la matriz, se ha conseguido la consecución de los objetivos expuestos en lo referente a la Investigación y difusión de la misma, quedando para posteriores fases del proyecto el desarrollo de nuevas líneas de Investigación, Protección, Conservación y Difusión.

7. Impacto de los resultados

Desde el punto de vista científico:

El presente proyecto supone con sus resultados, recogidos en esta monografía, la apertura de una importante línea de investigación relativa a los puertos en la antigüedad escasamente estudiada y conocida