



PHICARIA

IV ENCUENTROS INTERNACIONALES DEL MEDITERRÁNEO

LOS PUERTOS MEDITERRÁNEOS:

CONTACTOS, MULTICULTURALIDAD E INTERCAMBIOS.

ESTRATEGIAS SOCIOECONÓMICAS, POLÍTICAS Y ECOLÓGICAS.





PHICARIA

IV Encuentros Internacionales del Mediterráneo.
Los puertos mediterráneos: contactos, multiculturalidad e intercambios.
Estrategias socioeconómicas, políticas y ecológicas.

© de los textos y las imágenes:
Sus autores.

© de esta edición:
Universidad Popular de Mazarrón.
Concejalía de Cultura.

COORDINACIÓN

José María López Ballesta.

COMITÉ CIENTÍFICO

Sebastián F. Ramallo Asensio.
María Milagros Ros Sala.
Piero A. Gianfrotta.
José Antonio García Charton.

PORTADA

Muher.

IMPRIME

I.G. Novoarte, S.L.

ISBN: 978-84-608-6272-7

Depósito Legal: MU-229-2016

Impreso en España / Printed in Spain

ÍNDICE

LOS PUERTOS FENICIOS EN LA ANTIGÜEDAD. DE ORIENTE A LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL NORTE DE ÁFRICA. José Luis López Castro	17
PUERTOS EN ÉPOCA ROMANA: UNA INVESTIGACIÓN PLURIDISCIPLINAR PARA UNA REALIDAD COMPLEJA. Xavier Nieto Prieto	27
LAS ACTIVIDADES TRADICIONALES EN LOS PUERTOS MEDITERRÁNEOS DEL S. XXI. Julio Mas Hernández	33
INFRAESTRUCTURAS URBANAS Y PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO: EL CASO DE YENIKAPI EN ESTAMBUL. María Margarita Segarra Lagunes	39
PUERTOS Y REGIONES MARÍTIMAS EN ESPAÑA EN PERSPECTIVA HISTÓRICA. MOVIMIENTO COMERCIAL Y TRANSFORMACIONES ECONÓMICAS (C. 1880-2009). Daniel Castillo Hidalgo y Jesús M ^a Valdaliso	57
PUERTOS ACTUALES Y GEOPOLÍTICA: ESCENARIOS ACTUALES. Jerónima María Crespi Matas	77
EL FUTURO DE LOS PUERTOS. Álvaro Rodríguez Dapena	87
MAREAS, PUERTOS Y CANALES EN LA REGIÓN TURDETANA: ESTRATEGIAS Y DINÁMICAS INDÍGENAS A PARTIR DE LA <i>GÉOGRAPHIKÁ</i> DE ESTRABÓN. Benjamín Cutillas Victoria	115
LA BAHÍA DE PORTMÁN, 1700-1950. USOS Y CONFIGURACIÓN DE UN ESPACIO MEDITERRÁNEO. Felipe Cerezo Andreo y Óscar González Vergara	125
PORTMÁN, 1950-2015. HISTORIA RECIENTE DE UN PAISAJE INDUSTRIAL COSTERO. Óscar González Vergara	157
EL CABEZO DE LA ISLA DE PUERTO DE MAZARRÓN. UN EJEMPLO DE APROVECHAMIENTO DE RECURSOS HÍDRICOS EN ESPACIOS LITORALES. Juan Francisco Belmar González	181
NUEVOS ROLES DE LOS PUERTOS MEDITERRÁNEOS DEL S. XXI. EL TURISMO CRUCERISTA: VENTAJAS E INCONVENIENTES. Fernando Muñoz Bozzo	193

**PUERTOS EN ÉPOCA ROMANA: UNA INVESTIGACIÓN
PLURIDISCIPLINAR PARA UNA REALIDAD COMPLEJA**

XAVIER NIETO PRIETO

PUERTOS EN ÉPOCA ROMANA: UNA INVESTIGACIÓN PLURIDISCIPLINAR PARA UNA REALIDAD COMPLEJA

XAVIER NIETO PRIETO

Tradicionalmente en el estudio de los puertos de época romana ha venido ocurriendo algo similar a lo que pasaba con el estudio de las vías terrestres ya que en ambos casos la monumentalidad de los vestigios conservados hacía focalizar los trabajos en cuestiones arquitectónicas y de ingeniería más que en el papel que estas infraestructuras, analizadas en un

marco geográfico amplio, jugaban en la organización del transporte y el comercio.

Toda operación comercial se posibilita gracias a tres procesos básicos: la producción, el transporte y el consumo, que se influyen mutuamente y que están sometidos, cada uno de



Figura 1. Restos del puerto artificial de Ampurias (Archivo CASC).



Figura 2. Estructura portuaria en la Plaza Julio Verne de Marsella (Archivo Camille Jullian).

forma individual y también en conjunto a numerosos condicionantes que según como se resuelvan facilitarán o no la operación comercial o incluso la imposibilitarán. Estos condicionantes son de naturaleza enormemente variada ya que van desde factores climáticos y medioambientales (la imposibilidad de producir vajillas cerámicas en los talleres de la Graufesenque durante el invierno debido a que las heladas nocturnas facturarían los vasos húmedos recién torneados) a condicionantes técnicos (el riesgo de vuelco de una embarcación al efectuar descargas parciales del cargamento, alterando negligentemente la estiba) o económicos (dado que un viaje en barco supone una ruta de ida y otra de vuelta, el óptimo beneficio se obtendrá transportando mercancías en los dos sentidos por lo que los comerciantes tenderán a evitar viajes que obliguen a regresar en lastre).

A estos, entre otros muchos condicionantes, se sumarán los derivados del modelo de organización del comercio, modelo que, en buena medida, intentará responder de la manera más satisfactoria al conjunto de los condicionantes, pero que a su vez creará otros nuevos (los inconvenientes técnicos: estiba, y económicos: tiempo, que supone la descarga parcial de una nave, producirán que determinados productos pasen por delante de un lugar de consumo sin ser desembarcados lo que generará una redistribución, con la aparición de un nuevo actor comercial y por lo tanto un nuevo hecho económico).

Será en el puerto en donde todos estos condicionantes se van a hacer patentes en un microcosmos considerado erróneamente como autónomo, ya que su existencia vendrá condicionada, no sólo por el centro de producción y el de consumo, sino también por la realidad de los puertos con los

que se relaciona y gracias a los cuales existe. Es por lo tanto el puerto una realidad enormemente compleja para cuyo estudio es necesaria una visión poliédrica, que va mucho más allá de las evidencias arquitectónicas y que requiere un análisis pluridisciplinar.

Un buen indicio sobre la complejidad del tema lo podemos encontrar en la diversidad de palabras que la literatura griega de época clásica utiliza para designar una realidad que actualmente englobamos bajo la palabra puerto y a lo sumo fondeadero. *Sálos* (lugar poco protegido, de poco fondo), *an-kipobólion* (fondeadero protegido), *hórmos* (fondeadero abrigado), *pánhormos* (*hormos* con un canal de entrada y protegido de todos los vientos), *limén* (cuando en tierra existe una estructura urbana), *epíneion* (cuando la ciudad está a cierta distancia pero incluida en un bahía protegida), entre otras. Es significativo que a excepción de *limén* todas las demás palabras hacen referencia a cuestiones topográficas, según su idoneidad como lugares seguros para las naves, y no a la existencia de infraestructuras que faciliten la carga y descarga de las mercancías y su almacenamiento. En contraposición las denominaciones para puerto en la literatura latina son menos y hacen más referencia a cuestiones comerciales. Es esclarecedor el texto de Ulpiano: "... llamamos *portus* a un lugar delimitado donde se importan y exportan mercancías; la que llamamos *statio* no está en absoluto delimitada y equipada..." (Ulpianus, Dig.L, 16,59).

Por lo tanto es evidente que frente a la acepción más generalizada actualmente de puerto, como un lugar con unas infraestructuras, los arqueólogos hemos de contemplar que una actividad comercial naval no requiere necesariamente unas estructuras arquitectónicas, o que estas pueden ser tan someras como una pasarela sobre troncos. Estas últimas son difícilmente detectables en una excavación arqueológica, pero sin embargo son de suma importancia para una interpretación histórica del área geográfica que las contiene. Basten como ejemplo las efímeras construcciones en madera localizadas en la Plaza Julio Verne de Marsella (Hesnard 1994, fig.9) o en el puerto de Yenikapi en Estambul (Kocabas 2012).

Sin embargo hemos de distinguir entre las estructuras construidas en el agua y aquellas auxiliares o complementarias ubicadas en tierra firme. Si las acuáticas, en ocasiones, pueden ser livianas, probablemente más ventajosas por su menor coste económico, las terrestres pueden llegar, incluso en puertos de escasa entidad, a ser variadas y complejas: para dar respuesta a la construcción y reparación de embarcaciones, para el almacenamiento y venta de las mercancías e incluso para un uso religioso al hacerse en ellas ofrendas propiciatorias de un buen viaje o acciones de gracias por una buena travesía.

Es el estudio arqueológico conjunto, tierra, mar, lo que permitirá interpretar una realidad unitaria. En Ampurias una prospección geofísica realizada en el puerto griego permitió detectar la paleoplaya más idónea para el varado de las naves (Nieto 2005) y posteriores excavaciones terrestres en la zona pusieron al descubierto un pequeño templo relacionado con la navegación. Ambas informaciones se complementan y se corroboran mutuamente.

Algunos de los problemas importantes que se plantean en el momento de abordar el estudio de un puerto son los derivados de su extensión y de su dinamismo. El puerto suele ocupar una amplia extensión de terreno terrestre y subacuático cuya ocupación evoluciona en función de su actividad y no siempre es fácil, especialmente en el espacio subacuático, establecer una evolución cronológica de las variaciones antrópicas.

Sirva como ejemplo de esta problemática la infraestructura portuaria de Ampurias. A lo largo de su historia Ampurias dispuso de tres puertos, quizás cuatro, si se confirmara otro fluvial. El puerto que denominamos griego, que aprovechaba una ensenada natural, superaba en extensión a la Palaiapolis. Este puerto que debió ser utilizado a lo largo de toda la ocupación de los núcleos urbanos, fue complementado, especialmente a partir del 218 a.C., tras el desembarco de Escipión en la ciudad, con otro ubicado en la zona de Riells-La Clota, mejor protegido pero especialmente más adaptado a la tipología de las embarcaciones romanas de transporte. Este segundo puerto, alejado de la ciudad, debió presentar inconvenientes, especialmente de seguridad, lo que obligó a la construcción de un recinto fortificado en la zona. Los inconvenientes quedaron solventados en el siglo II a.C. con la construcción de un puerto artificial ocupando la fachada marítima de la ciudad. La construcción de este puerto artificial comportó la remodelación urbanística de una parte importante de la urbe ya que, para facilitar las operaciones comerciales, se construyó una *stoa* junto al puerto. Paulatinamente desde aproximadamente el siglo I d.C. la infraestructura portuaria ampuritana fue perdiendo actividad en favor de la vecina Narbona.

Se dan en el caso ampuritano algunas factores que influyeron en su realidad portuaria y que probablemente puedan ser extrapolables a otros puertos, pero para ello hemos de partir de una concepción amplia de la palabra puerto en la Antigüedad, la que se desprende del léxico griego. El puerto entendido como un lugar en el que las embarcaciones, con unas garantías aceptables de seguridad, pueden realizar operaciones económicas o de transporte, sin que ello comporte, necesariamente, unas estructuras arquitectónicas complejas ni en el agua ni en tierra.

Destacamos algunos de estos factores:

El ahorro de esfuerzo, tanto económico, como de fuerza de trabajo, como de tiempo. – Normalmente en todas las construcciones humanas que tengan una finalidad meramente funcional existe la tendencia al ahorro, salvaguardando la seguridad y la utilidad. Esto es especialmente evidente en obras complejas y costosas como es la construcción de un puerto. Es por ello que una pasarela y un muelle de troncos será una primera opción a tener en cuenta, hasta que la seguridad y la función hagan necesarias estructuras más complejas.

Las necesidades impuestas por las características de la embarcación. – Este factor lo detectamos todavía hoy cuando algunos de nuestros puertos deben ser dragados y modificados los muelles para adaptarlos a los grandes cruceros turísticos o a los porta contenedores. El puerto griego de Ampurias, apto para pequeñas embarcaciones dedicadas al comercio empórico, quedó obsoleto desde el momento de la llegada de los barcos de transporte de las flotas de Escipión (218 a.C.) y de Catón (195 a.C.). Esto obligó a buscar un refugio seguro para las naves en la zona de Riells-La Clota, bajo el actual puerto pesquero de L'Escala.

Cuestiones geoestratégicas. – Ya hemos visto como por razones políticas y estratégicas se habilitó un segundo puerto en Ampurias a partir de finales del siglo III a.C. Será por el mismo tipo de motivaciones que los puertos ampuritanos iniciarán su decadencia en el momento en que las necesidades militares en el centro de Europa requerirán un abastecimiento de las tropas por vía fluvial utilizando el Ródano y con Narbona y Arles como puertos más idóneos para facilitar este tráfico. Son por lo tanto razones ajenas a la situación histórica de la ciudad las que motivarán la construcción, el auge y la decadencia de estas estructuras portuarias ampuritanas.

El surgimiento de nuevas rutas comerciales. – Ampurias conoce durante el siglo II a.C. una época de esplendor económico que se detecta arquitectónicamente en la ciudad por una importantísima reestructuración urbanística: se amplía la ciudad hacia el sur rebasando el recinto amurallado lo que obliga a desmontar la muralla del siglo IV a.C. y construir una nueva. Se crea una nueva *ágora* y una *stoa* que se ponen en comunicación directa con el nuevo puerto artificial que se construye en la fachada de la ciudad. La ciudad aliada de Roma, además de por este hecho, se vió favorecida por una situación geográfica envidiable en las proximidades del cabo de Creus, principio de una ruta marítima que, aprovechando los vientos dominantes del noroeste conducen, en una travesía directa, hacia el estrecho de Bonifacio y desde allí a la Península Itálica.

Estas circunstancias políticas y medioambientales generaron una nueva ruta y un intenso tráfico cuyos beneficios económicos se detectan en la actividad edilicia.

Avanzando en el tiempo, los puertos de Sevilla y Cádiz son otro magnífico ejemplo de como el surgimiento de nuevas rutas, en este caso con América, potenciaron cambios drásticos en ambas ciudades.

Una infraestructura hiperdesarrollada. – Tres puertos, quizás cuatro, para una pequeña ciudad como Ampurias hace necesario pensar que la mayor parte de la actividad en sus puertos no iba destinada a abastecer la ciudad, bien al contrario debía tratarse de mercancías en tránsito. Algo muy similar a lo que ocurre actualmente en el enorme puerto de Algeciras que recoge, entre otro, el tráfico procedente de las economías emergentes de Oriente y que tras pasar por Suez será redistribuirlo hacia el norte de Europa o hacia América.

La existencia de un área de influencia económica. – Si aceptamos el papel de Ampurias en el siglo II a.C. como puerto redistribuidor, hemos de aceptar la existencia de un área redistribuida y que, por lo tanto, quedaba bajo influencia económica del puerto de Ampurias. No se trata únicamente de transportar productos itálicos a su *hinterland* ya que para hacer posible la operación comercial son necesarias unas redes humanas y económicas que hay que crear y mantener. Esto es capital tanto para poder dar salida a los productos como para proporcionar a las embarcaciones cargas de retorno que hagan más rentable el viaje al no tener que transitar en lastre. Esta demanda de productos como carga de retorno de las naves será un potente dinamizador de la economía del *hinterland* que se beneficiará de una red de transporte a larga distancia lo que ampliará enormemente el mercado. Es en este hecho en donde encontramos explicación a la difusión global de determinadas producciones cerámicas, ya que es un tipo de producto apreciado por los comerciantes al ser fácil de transportar, no perecedero y de demanda constante.

Una realidad dinámica. – El cambio de alguno de los factores que acabamos de enunciar afectará al puerto, favoreciendo su aparición, pujanza o desaparición, y sus efectos se harán patentes arqueológicamente en un área geográfica que irá más allá de su *hinterland*, que será el más afectado, para hacerse notar en puertos situados en un área de influencia económica mucho más amplia. Volviendo al caso ampuritano, es evidente que mientras en el siglo II a.C., el de mayor actividad en su puerto, Narbona se encontraba bajo la influencia comercial de Ampurias, una decisión geoestratégica y militar, produce que, a partir del siglo I d.C., sea el puerto narbonense el que lidere el comercio en el área produciendo el declive de Ampurias. Es por ello que para el estudio arqueológico de un puerto debemos delimitar muy



Figura 3. Distribución de pecios con cargamento de ánforas Pascual 1 en el golfo de León.

precisamente el marco cronológico de la investigación y para ese marco establecer qué tipo de dependencia comercial mantenía con los puertos con los que se relacionaba. Esto no es sencillo, pero lo facilita el estudio conjunto de los restos arqueológicos hallados en tierra y en el mar. Ya hemos comentado como en el caso ampuritano los enormes cambios urbanísticos llevados a cabo en la ciudad son un reflejo de la actividad portuaria y aportan indicios sobre la función de este puerto en el siglo II a.C.. En el mar los pecios ayudan a completar la información documentándonos el declive ampuritano en favor de Narbona.

De los 23 barcos que conocemos con un cargamento homogéneo de vino en ánforas del tipo Pascual 1, el 80,9% se encuentran hundidos entre Ampurias y Narbona (Nieto, Raurich 1998) lo cual es una prueba evidente de que el vino producido en la costa catalana no iba dirigido al puerto ampuritano, sino al narbonense ilustrándonos ya, desde el cambio de era, el declive del puerto de Ampurias y, como hemos comentado, el surgimiento de una nueva ruta marítimo-fluvial hacia el centro de Europa.

Los pecios nos documentan este cambio en la dinámica comercial, pero también lo hacen los cambios en la ocupación urbana en ambos puertos o la epigrafía al permitirnos conocer la emigración de determinados personajes que debieron estar relacionados con el comercio marítimo.

Es en esta dinámica portuaria y en concreto en la demanda por parte de los transportistas navales de cargamentos secundarios en donde encontraremos explicación, por ejemplo, al traslado del alfarero Ateius desde Arezzo a las orillas del Ródano y también, años más tarde, a la expansión universal de las cerámicas de La Graufesenque, aprovechando la llegada masiva de barcos al puerto de Narbona y la demanda de cargamentos secundarios.

Una errónea concepción del tráfico marítimo.— Tradicionalmente se ha venido estableciendo la ruta seguida por un barco hundido a partir del establecimiento de los lugares de producción de los diversos artefactos arqueológicos hallados durante la excavación. Posteriormente, sobre un mapa, se han unido con una línea los lugares de producción y se acepta esta línea como la ruta seguida por el barco. No es extraño que con este método se obligue a las embarcaciones a hacer periplos extraños y de enorme duración, incluso en el caso de embarcaciones de muy reducidas dimensiones a los que una simplista interpretación obliga a viajar por espacios geográficos desconocidos, poniendo en riesgo la embarcación, el cargamento e incluso la vida de los tripulantes. Son ejemplificadores de este erróneo planteamiento los casos del pecio del Sec o el de Mazarrón, olvidando que ya desde el siglo VI a.C. las cartas comerciales escritas sobre láminas de plomo halladas en Ampurias (Sanmartí, Santiago 1988) y en Pech Maho nos informan de una organización comercial diferente.

Culip IV (Nieto 1989) puso de manifiesto el papel de los puertos de redistribución explicando así la acumulación en los *horrea* de productos de procedencias diversas lo cual generaba, en un mismo barco, y tras una nueva operación comercial, cargamentos heterogéneos en cuanto su lugar de producción.

Es indiscutible la existencia de viajes de descubrimiento por parajes ignotos o el transporte a larga distancia de determinados productos, pero no podemos generalizar estos casos a la totalidad del tráfico naval y hemos de analizar, para cada momento histórico, el papel que estaba desarrollando el puerto objeto de estudio dentro del tráfico de ruta directa o de redistribución.

Es por todo ello que el estudio de un puerto es un empeño complejo que requiere una mirada hacia el horizonte, hacia la distancia a la que se encuentran los puertos de origen y destino de las embarcaciones, pero también requiere un estudio de la realidad más próxima, con un análisis de los vestigios terrestres y subacuáticos.

BIBLIOGRAFÍA

BONY, G., MORHANGE, CH., MARRINER, N., NIETO, X., 2011, *Géoarchéologie du port grec d'Empuries: Un port ouvert ou fermé?*, Méditerranée, 117, 81-87.

HESNARD, A. 1994, *Une nouvelle fouille du port de Marseille, place Jules-Verne*,

Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 138, 1, págs.. 195-217.

KOCABAS, U., 2012, *The Old Ships of the New Gate, Yenikapi'nin Eski Gemileri*, Estambul.

NIETO, X. 1987, *Culip IV: Consideraciones sobre la comercialización de la Terra Sigillata de la Graufesenque*, *Jornades Internacionals d'Arqueologia Romana*, de les estructures indígenes a l'organització provincial romana de la Hispania Citerior, Museu de Granollers 5, 6, 7 i 8 de febrer de 1987, Granollers, 426-434.

NIETO, J., JOVER, A; IZQUIERDO, P., PUIG, A.M., ALAMINOS, A., MARTIN, A., PUJOL, M., PALOU, H., COLOMER, S., 1989, *Excavacions arqueològiques subaquàtiques a Cala Culip, I*, Girona

NIETO, X. 1997, *Le commerce de cabotage et de redistribution*, en Gianfrotta, P.A, Nieto, X., Pomey, P., Tchernia, A., *La navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, 146 -159.

NIETO, X., RAURICH, X. 1998, *El transport naval de vi de la Tarraconense, El vi a l'antiguitat. Economia, producció i comerç al Mediterrani Occidental. Actes 2n Col.loqui internacional d'Arqueologia Romana. Monografies Badalones 14*, Badalona, 113-137.

NIETO, X., REVIL, A., MORHANGE, C., VIVAR, G., RIZZO, E., AGUELO, X. 2005, *La fachada marítima de Ampurias: estudios geofísicos y datos arqueológicos*, *Empúries*, 54, págs. 71-100.

SANMARTÍ, E., SANTIAGO, R., 1988, *La lettre grecque d'Emporion et son contexte archéologique*, *Revue archéologique de Narbonnaise*, 21, 1, págs.. 3-17.