

[Publicado previamente en *Lugares de encuentro. Puertos, estaciones y aeropuertos*, Madrid 2007, 39-49. Versión digital por cortesía del autor, como parte de su *Obra Completa*, bajo su supervisión y con cita de la paginación original].

© José María Blázquez Martínez

© De la versión digital, Gabinete de Antigüedades de la Real Academia de la Historia

## Puertos de la España romana

José María Blázquez Martínez

[-39→]

### PUERTOS DE LA COSTA CANTÁBRICA

La costa del Norte de España en época romana estaba cubierta de buenos puertos, que mantenían un intenso tráfico de mercancías con las provincias romanas limítrofes con el mar Atlántico.

#### Puerto de *Brigantium*, La Coruña

El puerto de *Brigantium* era el más Occidental de los puertos romanos de la costa cantábrica. Es el más famoso e importante de todos por conservarse aún hoy en activo el faro, la Torre de Hércules. Fue construido para facilitar la navegación de los navios que llevaban el aceite bético a Britannia, Norte de las Galias y Germania, desde el punto de embarque de la mercancía, que era Cádiz. El puerto de *Brigantium* debió ser fundado a comienzos del siglo II, sobre un antiguo centro comercial; posiblemente se había establecido allí un portorium o aduana. Otra posibilidad que se ha propuesto, digna de tenerse en cuenta, es que, a través del puerto de *Brigantium*, se exportaba el oro de las minas galaicas.

El faro romano de *Brigantium* es una de las obras de arquitectura antigua más famosas de España. Diseñada por el arquitecto lusitano Gaius Sevius Lupus, tenía un muro exterior, hoy desaparecido, que cubría toda la estructura ahora visible y servía de apoyo a la rampa de acceso cuya huella recorre todas las caras de la torre. La restauración del siglo XVIII ha permitido recuperar su función. La imagen de este Faro, ha estado ligada a la ciudad, que la muestra en su escudo. Se la considerara como una obra realizada por Hércules para señalar los límites de sus hazañas. [-39→40-]

Se tiene noticia, por una referencia del cruzado Osborne, datada en 1147, de que en La Coruña había un puente de veinticuatro arcos que se adentraba en el mar. Este dato se ha interpretado como la prueba de la existencia de un muelle de arquerías levantado en piedra, que se encontraría en la actual bahía de La Coruña. En la iglesia de Santiago se conserva un ara dedicada por un liberto imperial al dios marino romano Neptuno y otra consagrada a Fortuna, patrona de los viajes marítimos. La presencia de estas dos aras indica que la zona estaba, en época romana, vinculada con el puerto. En la misma iglesia se guardan dos pedestales dedicados a los emperadores Marco Aurelio, 161-180, y Lucio Vero, 161-169, que pueden ser un indicio de la existencia de un templo romano con claras referencias marítimas, relacionado con la administración imperial, pues el dedicante, Regino, era un esclavo imperial

El puerto de *Brigantium* es famoso en todo el mundo por su faro. Según Orosio, en sus *Historias* -1.2.33-, estaba construido en la ruta hacia Britannia, estaba encendido

toda la noche y marcaba el camino a seguir. El faro es de planta rectangular y las paredes que se conservan son las interiores. Una rampa permitía subir hasta la parte superior, donde ardía la lumbre que daba luz. Su arquitecto fue el lusitano Cayo Sevio Lupo, que dejó constancia del nombre de la ciudad donde nació, *Aeminium*, en las proximidades de Coímbra, Portugal. El arquitecto lusitano dividió el faro en tres plantas, a partir del macizo central cruciforme, con una estancia en cada una de ellas, con bóvedas de medio cañón, y entradas independientes desde la rampa medianera entre las dos paredes exteriores. Fue restaurado en 1791 por el ingeniero Eustaquio Giannini, siendo el rey Carlos III el promotor de esta restauración. Se pretendía, que prestara servicio a La Coruña, donde se había fundado el Real Consulado Marítimo de Galicia. El exterior tuvo un diseño neoclásico.

### Puerto de Gijón

Tras la ocupación romana de las tierras astures, se produjo la transformación de las antiguas poblaciones litorales en enclaves portuarios. En Gijón, las condiciones de la bahía eran muy adecuadas para el fondeadero de embarcaciones que tenían diversos puntos de atraque, aunque el más importante debió ser el de la península de Santa Catalina, origen de la población actual. Las termas romanas y los hallazgos de ánforas y otros objetos de cerámica, permiten deducir que la Gijón romana tuvo un desarrollo notable y se convirtió en el puerto más importante de toda la costa de Asturias.

La actividad portuaria de la bahía de Gijón está bien documentada en la Antigüedad a través de los enclaves litorales donde se desembarcaban los productos que se comercializaban con la tierra firme. A esto se unen los hallazgos de útiles empleados en la pesca, como pesas de red o anzuelos y la fabricación de conservas, que indican una gran actividad pesquera en la bahía y en la zona. Las excavaciones arqueológicas efectuadas en los últimos años, han demostrado que en época julio-claudia hubo un asentamiento romano en la península de Santa Catalina, base de la actual Gijón. Destacan entre las construcciones, las Termas de Campo Valdés, levantadas entre la época flavia y los comienzos del siglo II. Los hallazgos arqueológicos encontrados en Gijón, confirman la función de puerto y de centro de intercambio, de almacenamiento y de distribución de productos llegados por las vías terrestres y marítimas. El yacimiento de Cimadevilla es el que ha aportado material de mayor importancia. En él termina la [-40→41-] calzada de la Vía de la Plata. Por la costa discurría una vía terrestre, la llamada *Vía de Agrippa*. Se ha pensado también que esta ruta es la Vía Augusto Bracara-Oeasso, que costaba el litoral atlántico y cantábrico hasta la frontera con *Aquitania*. La bahía era, pues, un importante lugar de refugio y comercio en época romana.

En la localización de los puertos del Cantábrico se ha observado que, en todos ellos, los muelles o fondeaderos se localizan en la parte Oriental de la ciudad, al abrigo de las tempestades del Norte. Estas características sólo se encuentran en la parte Occidental de la bahía de Gijón, en la vertiente Oriental de Cabo Torres. Las pesquerías en Gijón se sitúan en el istmo que une el Cerro de Santa Catalina con la tierra firme, muy próximo a la orilla occidental de la península de Cimadevilla, en la Plaza del Marqués. Esta actividad pesquera duraría desde el siglo III hasta mediados o finales del siglo V.

### El puerto de Santander

En la ensenada de La Magdalena se han descubierto restos de un muelle o astillero levantado con pilotes de madera y apoyos de piedra. Su cronología es incierta. En la actualidad está cubierto por las arenas. Se ha pensado que fuera un varadero de época

romana, pues son frecuentes los hallazgos de época romana en la zona. Estos restos son, hasta la actualidad, las únicas construcciones descubiertas en Santander, estando los de tiempos romanos en La Magdalena bien documentados, por lo que no sería desacertado suponer la existencia de un puerto en ella. Muy probablemente, hay que situar en Santander el *Portus Victoriae Iuliobrigensis*, mencionado por Plinio -NH, IV, 111- en época flavia, al describir las costas septentrionales de España; *Iuliobriga* se encuentra a unos 60 km de Santander, en las proximidades de Reinosa. El nombre de Victoria parece aludir a la victoria de Augusto sobre los cántabros. Toda la bahía de Santander ofrece diversos puntos litorales con vestigios arqueológicos romanos que testimonian una actividad comercial intensa en un punto de paso desde las costas atlánticas francesas a las españolas, bien comunicado por tierra con el sistema de vías. [-41→42-]

### Otros puertos

Otro enclave portuario de la costa de Santander es la ría de San Vicente de la Barquera, que se ha identificado con el *Portus Vereasueca* o *Vereiasueca*, también citado por Plinio -NH, IV, 111-. El *Portus Blendium* de Plinio -NH, IV, 111- se tiende hoy a situarlo en Suances, en la orilla izquierda del río Saja-Besaya, que es más bien una ensenada natural protegida por una península al Este, que la convierte en un refugio natural contra las corrientes marítimas y los vientos del Noroeste. Santoña es otro de los muy probables puertos romanos de la costa cántabra. En las cercanías de la iglesia de Santa María, en las proximidades del puerto actual, ha aparecido bastante material romano. Aquí debió encontrarse el puerto o fondeadero romano, que sin duda tuvo la ciudad romana. [-42→43-]

*Flaviobriga*, -Castro Urdiales- era el *Portus Amanum*. Plinio -NH, IV, 110-111 -, que conocía bien España por haber sido procurador en época flavia y utilizar los archivos oficiales, al describir la costa del Norte, menciona el puerto y la conversión de la ciudad en la colonia *Flaviobriga*. La tesis más generalizada coloca el puerto entre el valle y la desembocadura del río Sámaco. El *Portus Amanum* se ubicaría en la ensenada de Brazomar. El intercambio comercial marítimo era intenso, como se deduce de los hallazgos de materiales de época romana, recogidos en las proximidades del actual puerto pesquero de Castro Urdiales. El descubrimiento de una estatuilla de bronce de Neptuno refuerza el carácter portuario de *Flaviobriga*.

En Irún, en la desembocadura del Bidasoa, se encontraba la ciudad de Oiasso, que tenía un buen puerto. Las excavaciones llevadas a cabo desde 1992 en la calle Santiago, han dejado al descubierto evidencias arqueológicas de la existencia de un puerto, que se encuentra inundado de agua y cubierto de un relleno a partir del siglo XIX, debido al aprovechamiento urbano de las marismas. Esta combinación de agua y relleno ha permitido un excelente estado de conservación de las maderas.

Los trabajos arqueológicos previos a la construcción de un colector descubrieron en 1992 los sedimentos arqueológicos romanos del ámbito portuario de Oiasso: una rampa de calado con escollera en una esquina, y una zona de almacenes en el extremo opuesto. La rampa se levantó con una retícula horizontal de vigas de madera de roble, unas colocadas longitudinalmente y otras transversales, sobre las que se asientan travesaños de menores dimensiones, que servían de apoyo, en algunos tramos, a losetas de piedra, lo que indica que el suelo estaba pavimentado. Paralela a la rampa, y separada de ella por una distancia de 70 m, se encuentra una construcción de piedra de 4 m de ancho y 1 m de altura, construida sobre el terreno natural, La cara exterior tiene paramentos de mampostería y la interior está sin trabajar, Esta construcción se ha interpretado como la

escollera del puerto romano. No se conocen paralelos para este tipo de construcciones. La rampa tenía un desarrollo longitudinal; por un lado se acercaba al borde de la ciudad y, por el otro, se prolongaba hacia el interior del estuario adaptándose a la pendiente natural. Sería un muelle de 6,5 m de anchura para la rampa, y 4 m para la escollera, documentado en un tramo de 25 m de longitud. Los almacenes se localizan en la banda de excavación, ocupando una extensión de 20 x 4 m. Este edificio se levantó sobre una edificación anterior de la que se han localizado dos cierres paralelos de diferente orientación. La diferencia de cotas de ambos edificios se ha resuelto mediante la colocación de piezas de madera que rellenan el escalón. La rampa de calado y los almacenes se debieron construir entre los años 70 y 90. En 1996, en un solar de la calle Tadeo Mungia, se descubrió una estructura de madera de un puerto romano, Se descubrieron cuatro gradas de un zócalo de piedra y huellas de madera, que indican la existencia de un muelle de atraque y de almacenes. Las cuatro gradas salvan un desnivel de 1-1,2 m, Los almacenes son mal conocidos. El puerto de Tadeo Mungia se construyó entre los años 70 y 120, y se mantuvo abierto durante todo el siglo II. No se ha encontrado documentación arqueológica posterior a este siglo, a diferencia del de la calle Santiago. Después de esta fecha el puerto se abandonó. [-43→44-]

#### PUERTOS DE LA COSTA LEVANTINA IBÉRICA

Todo el litoral valenciano fue frecuentado desde el primer milenio antes de nuestra Era por los navegantes griegos. El objetivo primario del comercio era los metales que se cambiaban por productos cerámicos y objetos ornamentales. Los cartagineses pretendieron hacerse con el control de este comercio en el siglo III a.C. mediante la fundación de Cartílogo Nora -Cartagena-, que se convirtió en el mayor centro exportador de la plata procedente de la comarca de Linares y también en un gran puerto militar.

Estrabón -III.4.8-, en el libro III de su Geografía, informa que la costa ibérica desde Cartagena hasta el Norte, es pobre en puertos, Sin embargo, algunos están bien localizados, aunque no están excavados.

#### Puerto de Sagunto

Se encontraba situado en Edetania, cercana al río Palancia, que formaba un golfo, lo que hacía que fuera un magnífico puerto natural, Era la salida natural de los productos de Celtiberia al mar. Tito Livio -XXI, 7.3- expresamente afirma que, en breve tiempo, había alcanzado una gran riqueza, sea por su comercio del mar y tierra. Esta última frase indica que Sagunto era un importante mercado con el interior y con el exterior.

Sagunto como ciudad portuaria dentro de la costa mediterránea, tuvo una importante función comercial por su relación con las tierras interiores de la Meseta; pero también su relación con la vía costera le proporcionaba unos enlaces excelentes con las regiones catalana y andaluza. En época romana fue convertida en municipio y se la dotó de importantes edificaciones. El puerto de Sagunto era más conocido por las referencias de los textos antiguos que por sus restos arqueológicos; sin embargo, los últimos hallazgos arqueológicos en el Grau Vell han permitido delimitar con mayor precisión su extensión, que ha sido estimada en más de cien hectáreas.

En el siglo VII a.C. debía contar con un buen puerto, como se desprende de una carta de esa fecha hallada en *Ampurias*, que menciona la ciudad. De esta carta se deduce que los griegos tenían agentes comerciales en la ciudad, que era un importante centro de comercio marítimo. [-44→45-]

La ciudad indígena se llamaba Arse. A comienzos del Imperio, Sagunto levantó importantes edificios públicos, como el foro y el teatro, uno de los más importantes de España. A través del puerto exportó a Roma cerámica, que se ha pensado que fuera cerámica ibérica pintada, mencionada por Plinio -XXXV, I 60- y por los satíricos Marcial -IV, I5; VIII,6.2- y Juvenal -V.29- en el siglo I. También exportaba a Roma, en el siglo II a.C., higos de excelente calidad, muy alabados por Catón -agr.8.1 -

### Valencia

Fue un asentamiento romano fundado en la desembocadura del Turia por Bruto Galaico en I 38 a.C., para los veteranos que lucharon contra Viriato. La ciudad fue destruida entre los años 80-70 a.C., en la Guerra Sertoriana. En el año 60 a.C. recibió el título de colonia. En época flavia, la situación económica de la ciudad era próspera y de esta época datan el foro, el teatro, unas termas y varias viviendas. El puerto se encuentra en La Albufera, y está en curso de excavación. Como la vega era riquísima, todo sugiere que se exportaran a través del puerto hortalizas y alimentos.

### *Portus Sucrone. Cullera, Valencia.*

Este puerto está mencionado en el Ravennate -304,7-, en la Tarda Antigüedad, al Sur de Valencia, en el tramo de la calzada litoral que se separaba de la Vía Augusta en dirección a la costa y a *Hemeroscopion*, pero no se tienen más datos de él.

### *Portus Ilicitanus. Santa Pola Alicante.*

El *Portus Ilicitanus* es el puerto de la ciudad ibera y después colonia romana *Ilici Augusta* -La Alcudia-. El geógrafo hispano Pomponio Mela, en su *Corografía* -11.93-, al describir la costa mediterránea cita el puerto ilicitano y lo mismo hace Plinio el Viejo -NH. III, 19-. Ambos escritores vinculan el puerto con la ciudad de *Ilici* y Ptolomeo -II,6.14-, en su *Geografía*, también lo menciona. El obispo Hidacio de Chaves, refiriéndose a sucesos acaecidos en el año 460, escribe que los vándalos se apoderaron del *Portus Ilicitanus*. Se asentaba sobre un primitivo establecimiento ibérico que ha dado multitud de documentación arqueológica, cerámicas y restos de viviendas. Se supone que en este siglo funcionaba el puerto vinculado con la importante ciudad ibérica de *Ilici*, a través del río Vinalopó. El puerto mantenía relaciones comerciales importantes con el exterior, como lo prueba la abundancia de cerámica ática importada. Con la conquista romana, desde el siglo II a.C. hasta el cambio de Era, su actividad comercial aumentó. El núcleo que, en un principio, estaba habitado por la población ibera, se amplió y extendió en dirección SE. [-45→46-]

Unas estructuras de grandes dimensiones de planta rectangular situadas en la Avenida del *Portus Ilicitanus* se han interpretado como los almacenes del puerto, que no debía encontrarse lejos. Estos almacenes estaban separados de las viviendas del lado NO por una calle con pavimento de tierra apisonada.

En el *Portus Ilicitanus* se encontraba una fábrica de salazón, cuya conserva se exportaría a través del puerto y era el centro de dos importantes rutas marítimas. Una partía de la Bética y bordeando la costa mediterránea, llegaba al *Portus* para dirigirse a *Ostia*, puerto de Roma, a través del Estrecho de Bonifacio. Los barcos que hacían esta ruta llevaban a Roma productos béticos y volvían cargados de productos itálicos. La segunda ruta costeaba el litoral levantino, abasteciendo de productos béticos, principalmente de aceite cosechado entre *Hispalis* y Córdoba, el levante ibérico, la costa catalana

y el Sur de la Galia. Los navios de ida transportaban aceite bético y volvían cargados de cerámica sudgálica y del vino de la Tarraconense. El Portus *Ilicitanus* era la parada obligatoria de encuentro entre las dos vías comerciales, como lo indica la abundancia de ánforas para el transporte de aceite y salazones procedentes de la Bética y del vino de la Tarraconense. La ciudad sufrió una importante remodelación en el siglo III. El Portus *Ilicitanus* se mantuvo activo durante nueve siglos, del siglo V a.C. al siglo IV, con períodos de mayor o menor auge.

### El puerto de *Hemeroscopion*, Denia, Alicante.

*Hemeroscopion* es, muy posiblemente, Denia. La mencionan el poeta de finales del siglo IV Avieno -OM 467- y Estaban de Bizancio. El nombre griego significa «atalaya divina», significado que encaja muy bien en el actual Montgó, donde existía un santuario dedicado a la Artemis efesia, cuyo culto introdujeron los colonos focenses en Occidente. El geógrafo griego Estrabón, en el libro III de su *Geografía* -III,6-, identifica a *Hemeroscopion* con *Dianium*. Según este autor, "Sertorio estableció allí su base marítima. Es un lugar bien defendido y apto para nido de piratas. De lejos era visible para los que se acercaban navegando. En sus cercanías había buenas minas de hierro. En el *Montgó* se han descubierto murallas datadas entre los siglos II y I a.C., que encajan bien en el citado párrafo de Estrabón de ser *Hemeroscopion* un lugar bien defendido. Por el puerto se exportaría el hierro de los alrededores. En este puerto debió Sertorio recibir la embajada que Mitrídates, rey del Ponto, le envió -Plut Sert.23-. Desde este puerto partieron para visitar a Mitrídates -App, Mithr.68- el general Marco Mario y sus consejeros, los dos Lucios, Magio y Faunio. [-46→47-]

### Puerto de *Carthago Nova*, Cartagena

El geógrafo griego Estrabón -III.4.6- recoge en el libro III de su *Geografía* unas noticias importantes sobre Cartagena. Dice que es una fundación del general cartaginés Asdrúbal y que es la más importante de todas las ciudades de la zona SE; que tiene una situación fuerte, unas murallas bien construidas, y está enriquecida por puertos, por una laguna y por las minas de plata. En ella y en sus cercanías abundan los talleres de salazones; es el principal mercado para las mercancías que, llegando del interior; han de ser cambiadas por las que vienen por mar, y éstas por las que proceden de tierra adentro,

El historiador Polibio -X. 10-, durante la Guerra Celtibérica, hacia 134 a.C., visitó la ciudad y describe que está enclavada en mitad de la costa ibérica, opuesta al viento del Oeste, en una bahía de unos veinte estadios de longitud -4.000 m- y de 10 de anchura en su boca. Por esta causa, toda la bahía tenía la forma de un puerto. En su boca había una isla que dejaba a ambos lados un canal estrecho para entrada. Las olas del mar rompían en la isla. Toda la bahía se hallaba siempre tranquila, si no sucedía que, soplando por entre ambos canales los vientos del Sudeste, se alteraran las olas. La isla se llamaba *Escombraria*, por la pesca de la caballa, de la que se hacían salazones. Los campos de pesca se encontraban, pues, en la misma boca del puerto. En el fondo de la bahía se alzaba una montaña sobre la que se asentaba la ciudad, rodeada al Oriente y al Mediodía por el mar y a Occidente por un estero que tocaba aún algo con el Norte, de tal modo que el espacio restante que había desde el estero al mar y unía la ciudad con la tierra firme, no tenía más de dos estadios, algo menos de 400 m.

Polibio continúa la descripción de la ciudad. Cartagena, al igual que Roma, era una ciudad asentada en varias colinas. Dos eran altas y escabrosas, y las otras tres, bajas y

llenas de cavernas. La colina mayor llegaba hasta el mar, y en ella se levantó un templo dedicado a Asclepios, dios griego equivalente al Esmún fenicio. [-47→48-]

Hoy día es el Castillo de la Concepción. Sobre la colina situada más a Occidente, en la actualidad Monte Molinete, Asdrúbal construyó su palacio. Las otras colinas se asientan en el lado Nordeste. La más Meridional se llamaba la Colina de Hefastos, dios de la metalurgia, actual castillo de Despeñaperros. La inmediata, hoy Cerro de San José, llevaba el nombre de Aletes, que por descubrir las minas de plata de las proximidades, recibió honores divinos. Aletes era un ibero, como lo indica su nombre. La tercera colina recibía el nombre de Cronos, equivalente al Moloch fenicio. Polibio alude a la Colina de Mercurio, Colina de los Moros.

Polibio -X.7,8- da algún otro dato importante, como es que, en el estero próximo al mar, se construyó un puente para unir la ciudad con el campo, por el que circulaban bestias y carros y llegaban todos los productos necesarios. Un acueducto que surtía de agua a la ciudad, atravesaba el estero. En el lado derecho, según se venía del mar antes de llegar a la bahía, había un largo muelle con almacenes, de planta rectangular, bien fácil de atracar en él, pues estaba defendido por la isla Escombrera. Una inscripción menciona los pilones y los cimientos. Seguramente se alude a una reparación del puerto. [-48→49-]

El puerto de Cartagena desarrolló una gran actividad mercantil ya durante la República Romana, siendo de importación y exportación de mercancías con todo el Mediterráneo. En la ciudad ha aparecido cerámica alejandrina de época republicana romana, lo que indica que comerciaba con Alejandría, el puerto más importante de todo el Mediterráneo Oriental. En el puerto han aparecido treinta y cinco lingotes de plomo argentífero con los nombres de los negociadores, de los publicanos que explotaban las minas de las proximidades que se datan a finales del siglo I a.C. También, en dos de ellas, se menciona la compañía del Monte Ilucronense, citada también en Mazarrón. Muy probablemente, a través del puerto de Cartagena, se exportaba a Roma todo el plomo argentífero de Sierra Morena, en la parte de *Oretania*, que era un gigantesco coto minero, a través de una ría que unía Cartagena con *Castulo* -Linares-, ya que era el camino más recto y fácil para sacar el mineral a la costa.

A través del puerto se exportaban las salazones, el famoso *garum sociorum*, que en tiempos de Plinio -XXXI.94- era un producto exquisito, tan caro como los ungüentos y muy cotizado en Roma. Los mismos publicanos que explotaban las minas exportaban como subproducto las salazones, que continuó hasta el Bajo Imperio. Un producto alimenticio que se exportó a través del puerto eran las alcachofas, cuya producción era importante -Plin. XIX.152-.

### Puerto de Mazarrón, Murcia.

El puerto natural pertenece al poblado romano asentado en la calzada de Cartagena a *Castulo*. Está rodeado de villas y de fábricas de salazón, de almacenes que contenían gran número de ánforas, y de edificios de culto fechados en el Bajo Imperio. El poblado estaba próximo a las minas de galena argentífera que se explotaron desde el siglo II a.C. al siglo II, época en que se exportó el mineral a Roma a través del Estrecho de Bonifacio. Estuvo abierto al tráfico desde el siglo II al VI, como lo prueban las abundantes cerámicas recogidas. Durante todo este tiempo estuvieron trabajando las fábricas de salazones. También se exportaría aceite, como lo indican las ánforas olearias halladas en número elevado.