



# Actas de I y II Jornadas de investigación en Historia y Arqueología Marítimas

FELIPE CEREZO ANDREO  
ELENA MORENO PULIDO  
(Eds.)

ACTAS  
Historia  
y Arte

Editorial  UCA  
Universidad de Cádiz

**Actas de I y II Jornadas de investigación  
en Historia y Arqueología Marítimas**

**SERIE**  
**ACTAS**  
**COLECCIÓN**  
**Historia y Arte**  
**22**

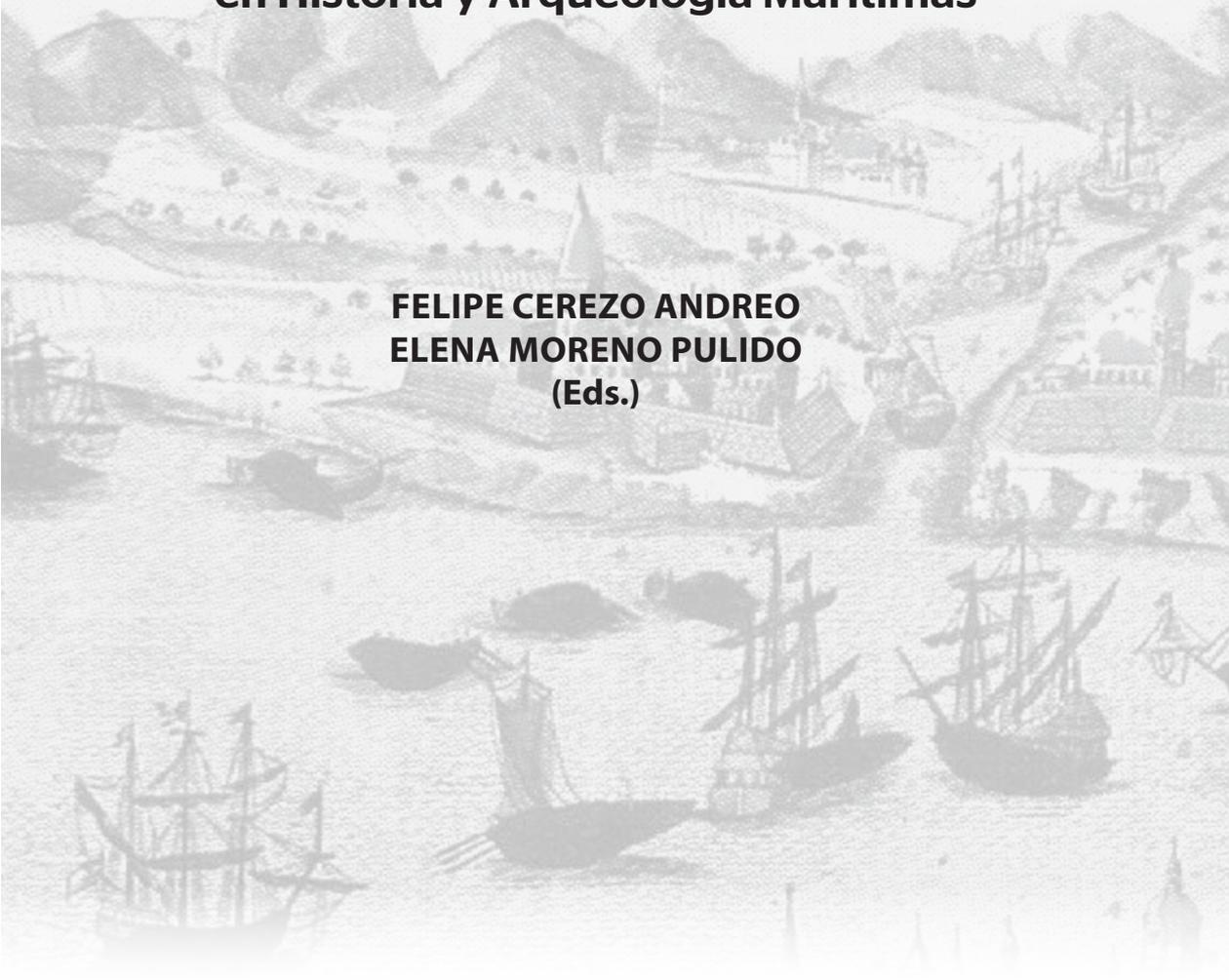
**COMITÉ EDITORIAL DE LA UNIVERSIDAD DE CÁDIZ**

<i>Director del Servicio de Publicaciones</i>	Dr. José María Oliva Martínez
<i>Matemáticas y Física</i>	Dr. Francisco Javier García Pacheco Dr. Ángel Berihuete Macías
<i>Ciencias Químicas</i>	Dr. José María González Molinillo
<i>Biología celular y molecular</i>	Dra. Inmaculada Vallejo Fdez. de la Reguera
<i>Ciencias Biomédicas</i>	Dr. José Almenara Barrios
<i>Ciencias de la Naturaleza</i>	Dra. Ana Bartual Magro Dr. Ángel Sánchez Bellón
<i>Ingenierías y Arquitectura. Tecnologías Mecánicas y de la Producción</i>	Dr. Manuel Otero Mateo
<i>Ingenierías y Arquitectura. Ingenierías de la Comunicación, Computación y Electrónica</i>	Dra. María Inmaculada Medina Buló
<i>Arquitectura, Ingeniería Civil, Construcción y Urbanismo</i>	Dra. María Jesús Jiménez Come
<i>Ciencias Sociales, Políticas, del Comportamiento, de la Educación y Estudios de género</i>	Dra. Rosa Vázquez Recio Dra. Yolanda Sánchez Sandoval
<i>Ciencias Económicas y Empresariales</i>	Dra. María del Carmen Pérez González
<i>Derecho y Jurisprudencia</i>	Dra. Isabel María Zurita Martín Dr. Severiano Fernández Ramos
<i>Arqueología, Prehistoria e Historia Medieval</i>	Dr. Emilio Martín Gutiérrez Dr. José Francisco Ramos Muñoz
<i>Historia Moderna, Contemporánea, de América y del Arte</i>	Dr. Arturo Morgado García
<i>Filosofía, Filología y Lingüística</i>	Dra. Mercedes Aragón Huerta Dr. Victoriano Gaviño Rodríguez Dra. Nieves Vázquez Recio



CADIZ

## **Actas de I y II Jornadas de investigación en Historia y Arqueología Marítimas**



**FELIPE CEREZO ANDREO  
ELENA MORENO PULIDO  
(Eds.)**

Editorial  UCA  
Universidad de Cádiz

2020

Este libro ha contado, para su edición, con sendas ayudas del Contrato-Programa 2019 de los departamentos de Filología e Historia Moderna, Contemporánea, de América y del Arte.

Esta obra ha superado un proceso de evaluación externa, ciega y por pares.

Política editorial: <https://publicaciones.uca.es/politica-editorial/>

Primera edición: 2020

Edita: Editorial UCA

Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz

C/ Doctor Marañón, 3 - 11002 Cádiz (España)

<https://publicaciones.uca.es>

[publicaciones@uca.es](mailto:publicaciones@uca.es)

© Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2020

© Los autores, 2020

Imagen de cubierta: detalle de *Cádiz Obispado, y célebre Puerto de Mar en España*, grabado de Francesco Ambrosi, c. 1780

Revisión ortotipográfica y maquetación: Fran Sánchez Mazo | [sanchezmazo.com](http://sanchezmazo.com)

e-ISBN: 978-84-9828-871-1

«Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, [www.cedro.org](http://www.cedro.org)) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra».



«Esta editorial es miembro de la UNE, lo que garantiza la difusión y comercialización de sus publicaciones a nivel nacional e internacional.»



# Índice

## **Felipe Cerezo Andreo y Elena Moreno Pulido**

Presentación . . . . . 9

## **Natalia López Sánchez**

Análisis historiográfico sobre el santuario de Astarté en Gadir.  
Revisión crítica, puesta al día y nuevas perspectivas de investigación . . . . . 11

## **Miren Amoriza Eguizabal**

El puerto romano de Oiasso: un acercamiento desde  
una perspectiva náutica y marítima. . . . . 37

## **Israel Santamaría Canales**

Isis, nuestra señora del mar. El culto isíaco como religión marítima . . . . . 53

## **Álvaro Corrales Álvarez**

Las viviendas y el paisaje urbano de las ciudades portuarias  
de las provincias Baetica y Lusitania. . . . . 69

## **Celia González Sánchez**

La navegación en la Antigüedad a través del estudio  
del Paisaje Cultural Marítimo: un acercamiento metodológico. . . . . 95

## **José María Aceytuno Pérez**

Cuando el mar invade la tierra. Inundaciones costeras y sus efectos  
sobre el viario y las defensas del litoral so de la isla gaditana . . . . . 117

## Presentación

Felipe Cerezo Andreo y Elena Moreno Pulido

Universidad de Cádiz

El presente volumen recoge una serie de trabajos presentados en las que fueron la I y las II Jornadas de Historia y Arqueología Marítimas (JHYAM), íntegramente desarrolladas en la Universidad de Cádiz durante los años 2016 y 2017.

Estas jornadas, nacidas bajo el impulso de jóvenes doctorandos y doctorandas, pretendían y han conseguido establecer un espacio de debate y comunicación científica centrado en cuestiones de historia y arqueología marítimas.

No es casualidad que estas jornadas hayan surgido en la Universidad de Cádiz. Desde hace ya algunos años se viene apostando en esta universidad por un programa de doctorado en Historia y Arqueología Marítimas, dentro de la Escuela Internacional de Doctorado en Estudios del Mar (EIDEMAR), que se ha visto complementado desde el año 2016 con un necesario y potente máster en Arqueología Náutica y Subacuática, en el marco del CEI-Mar.

Este caldo de cultivo académico fue básico para que jóvenes investigadores y doctorandos de esta universidad generaran un evento que comenzó de forma modesta y que, mientras escribimos estas páginas, ya va por su sexta convocatoria. Un evento que desde su tercera edición ha dado un salto internacional al realizarse en Lisboa y que continúa creciendo y convirtiéndose en ese buscado espacio de intercambio de conocimiento, experiencias e ideas.

Las JHYAM han madurado ahora como Simposio Internacional de Historia y Arqueología Marítimas y, como un puerto, han conseguido que navegantes de distintas disciplinas y problemáticas de estudio dentro de la historia y la arqueología busquen en ellas un punto de encuentro y refugio, un refugio donde conversar y un embarcadero en el que tomar fuerzas e ideas para nuestra próxima travesía.

No podemos olvidarnos tampoco de los miembros del Comité Científico, que todos los años apoyan la actividad, entre ellos muchos profesores e investigadores que nos han asesorado y guiado en esta singladura, a quienes agradecemos su siempre alegre disposición a compartir su sabiduría.

Esta publicación también es producto del apoyo del CEI-Mar, de la Universidad de Cádiz (Ayuda oc2017-009), así como de fondos propios del proyecto HAR2016-79387-P «El Contexto Arqueológico Subacuático de la Caleta y su entorno (Cádiz): Puertos y Pecios vertebradores de una ciudad y de un territorio».

No queremos dejar pasar esta oportunidad para dar las gracias a los asistentes y participantes de las postreras ediciones de estos eventos, especialmente a los que han colaborado en esta publicación presentando su trabajo para su evaluación ciega y por pares.

Por último, tampoco podemos olvidarnos del pequeño pero comprometido grupo de personas que, desde la organización y gestión diaria, han hecho posibles estas jornadas: Elena, Lilyam, Lydia, Sole, Vicente, Carlota, Azahara y Felipe, ¡gracias!

# Análisis historiográfico sobre el santuario de Astarté en Gadir. Revisión crítica, puesta al día y nuevas perspectivas de investigación

Natalia López Sánchez

Universidad de Cádiz

## 1 A modo de introducción

Fueron los fenicios entre los siglos IX-VI a. C. quienes, en su expansión por el Mediterráneo, utilizaron diversos enclaves geográficos como lugares de culto necesarios para garantizar el éxito de sus campañas coloniales. Por su parte, Astarté, como diosa políada y de personalidad multiforme, es una de esas divinidades a las que los fenicios consagraron islas y promontorios, así como sacralizaron cuevas y grutas que funcionaron como importantes santuarios para el comercio y la navegación. Lo cierto es que por todo este mar existe un patrón de ubicación a seguir por cada uno de los santuarios costeros dedicados a esta divinidad. Desde una posición dominante, alejados del área urbana y situados a cierta altura sobre el nivel del mar, los santuarios controlaban visualmente las rutas de navegación y funcionaban como puntos de referencia para estas, actuando, además, como símbolo de poder y dominio sobre el territorio (Gómez Bellard y Vidal González, 2000, p. 155).

En concreto, el santuario costero de Astarté en la antigua Gadir es un tema muy tratado en la investigación. Tanto es así que su historiografía se crea a partir de la información aportada por los textos grecolatinos de época clásica y continúa su recorrido hasta la actualidad. La interpretación de las fuentes clásicas y arqueológicas ha promovido que la teoría más aceptada para la ubicación de este santuario, hasta el momento, sea el bajo rocoso que se extiende desde el castillo de Santa Catalina a la punta del Nao, situado al norte de la playa de La Caleta. Sin embargo, ante la falta de restos constructivos que definan un santuario de este calibre, su paradero sigue siendo en la actualidad una cuestión abierta.

En este sentido, cabe especificar que esta contribución deriva de un trabajo final de máster (TFM) ejecutado en 2017 en la Universidad de Cádiz, que tuvo como objetivo iniciar una reflexión a partir de un análisis crítico e historiográfico que nos muestre las causas que expliquen cómo a lo largo de los años se han ido creando y fijando ciertas teorías en torno a este tema. Para ello, la metodología empleada consistirá en analizar toda la información: primero, desde una óptica general, pues por un lado hay que tener en cuenta el panorama arqueológico tanto local como nacional de cada momento historiográfico; y segundo, desde un contexto mucho más específico, llevando a cabo la creación y delimitación de unas etapas historiográficas específicas en torno al santuario a lo largo de los siglos. Con todo ello, la elaboración de un exhaustivo estado de la cuestión nos permitirá llegar a conclusiones que nos acerquen al porqué de la no terminada y dilatada investigación sobre el santuario de Astarté en Gadir.

## 2 Problemática del estudio

Las fuentes clásicas y arqueológicas nos indican que el conglomerado urbano de la bahía gaditana estuvo desde época arcaica íntimamente ligado al mar, a la navegación, a la pesca, a la extracción de sal y al comercio ultramarino (Sáez e Higuera-Milena, 2016b, p. 9). A pesar de ello, los textos de época antigua que abordan el tema son fuentes subjetivas e influenciadas por el pensamiento homérico del momento; y, por otro lado, la mayoría de las hipótesis lanzadas a través del registro material se originaron a partir de piezas fuera de contexto arqueológico, ya que algunas de las más singulares proceden de hallazgos puntuales por parte de los buceadores locales y no de los propios arqueólogos.

De igual modo, al analizar la zona de La Caleta en su conjunto, debemos tener en cuenta una serie de factores, o más bien condicionantes físicos, que inciden de manera negativa en el resultado de los estudios que se realizan en la zona. La escasa visibilidad y la gran colmatación del fondo marino que provoca la cubrición total o parcial de algunos yacimientos entre campaña y campaña, así como la erosión marina y la acción destructiva del viento en torno al arrecife de la punta del Nao, son esos factores negativos con los que se topa la investigación. Y no olvidemos, por supuesto, el expolio que ha sufrido esta zona desde la Antigüedad, lo que provoca una mayor descontextualización del material.

Ahora bien, a esos condicionantes físicos habría que añadirles una serie de lastres que la arqueología gaditana ha ido arrastrando a lo largo de mucho tiempo. El eterno debate en torno a la antigüedad de la ciudad y a la ubicación del asentamiento primitivo ha provocado durante mucho tiempo un doble efecto:

por un lado, la tendencia a fechar la cultura material hallada de las excavaciones hacia cronologías muy tempranas, lo que se conoce como el «síndrome de Matusalén» (Escacena, 2000, pp. 28-29); y, por otro, el hecho de soslayar de una manera casi total el estudio de épocas más recientes. Esto explica el fuerte localismo por parte de los eruditos e investigadores de la ciudad, quienes denegaban toda idea contraria al espíritu trimilenario de Cádiz (Niveau, 2010, pp. 619-629), así como el inadecuado tratamiento de la prensa local, hasta el punto de que la arqueología gaditana se ha llegado a describir como una arqueología hecha en muchas ocasiones a «golpe de periódico» (Ruiz Gil, 2006, p. 42), puesto que los propios dirigentes y políticos, sin base científica alguna, magnificaron los descubrimientos para llegar y calar en la opinión pública. Sería incoherente negar la gran labor de difusión que determinada prensa local, como el *Diario de Cádiz*, ha llevado a cabo durante muchos años. Empero, todo ello se convierte en un problema mayor cuando las noticias de prensa se toman como base de trabajos académicos, trascienden el marco local y se reproducen en la literatura científica. Algunos de estos datos han llegado a convertirse en verdaderas rémoras, puesto que, además, durante un largo periodo de tiempo ha sido patente la falta de producción bibliográfica y su consecuente tendencia hacia el inmovilismo de ideas (Niveau, 2010, p. 629).

A pesar de todos estos inconvenientes con los que se puede topar la investigación en relación con el santuario de Astarté hoy día, la conjunción durante la última centuria de esos hallazgos casuales y las donaciones de materiales, así como los trabajos de campañas puntuales (Alonso Villalobos, 1989), campañas de prospección dirigidas desde el CAS (García Rivera *et al.*, 1999; Rodríguez y Martí, 2003; Martí, 2010 y 2014), tareas de catalogación y protección (Martí y Rodríguez, 2001) y estudios de algunos de los conjuntos cerámicos recuperados, han creado un amplio conjunto bibliográfico y, gracias a algunos investigadores, esos axiomas perpetuos comienzan a caer por su propio peso. Además, toda esta labor hace de La Caleta la principal referencia historiográfica de la arqueología subacuática de la bahía para la Antigüedad, pese a que se trate de un entorno aún escasamente explorado de forma sistemática y bajo metodologías científicas modernas (Sáez e Higuera-Milena, 2016a, p. 9).

### **3 Primeras evidencias textuales: las fuentes grecolatinas**

Todos los datos procedentes de los textos clásicos que abordan el tema de la ubicación del santuario de Astarté en Gadir generan una gran cantidad de información, dispersa y de difícil interpretación. Tanto es así que para poder entender las interpretaciones de estos textos sobre el santuario es imprescindible observar

al mismo tiempo aquellos antiguos escritos que atienden a la fundación de Gadir. Más aún por el simple motivo de que la mayoría de los autores, tanto los de época clásica como los más actuales, identificarán Erytheia (la isla menor del archipiélago gaditano) con la isla consagrada a Venus Marina - Astarté.

El problema que nos encontramos es que estas primeras fuentes que hablan sobre la afamada fundación gaditana derivan de los mitos y leyendas sobre la llegada de los fenicios procedentes de la costa sirio-palestina a Occidente. Además, estas historias empiezan a tomar forma en época helenística, es decir, unos quinientos años aproximadamente después de que transcurriesen los hechos. Por tanto, hablamos de unas fuentes tardías, alejadas de los hechos y forzosamente subjetivas<sup>1</sup> (Aubet, 2010, p. 212). Es el historiador romano Veleyo Paterculo (*Historia romana*, I, 2, 1-3) el que sitúa la fundación de Gadir ochenta años después de la guerra de Troya<sup>2</sup>, en tiempos del retorno de los Heráclidas, lo que sería en torno a los años 1104 a. C. o 1103 a. C. (Wagner, 1995, p. 49). En este sentido, también son relevantes en ese momento los relatos homéricos sobre el regreso de los héroes, los *nostoi* (Pérez López, 1989, p. 90), en los que se mezclarán fantasía e imaginación en un intento por trasladar a Occidente a los principales héroes de la guerra de Troya como fundadores de las ciudades más importantes de aquel extremo del mundo; así, muy pronto los viajes de Heracles quedarán vinculados a Gadir, una leyenda que surge en los siglos II y I a. C. con el Hércules gaditano, figura que asociamos directamente con el dios fenicio Melqart.

Todos los posteriores autores clásicos que aluden a los orígenes de Gadir-Gades, como Estrabón y Pomponio Mela, reproducirán la versión de Veleyo sin apenas añadir algunas variaciones (Aubet, 2010, p. 212). Plinio, por su parte, nos aportará información bastante valiosa sobre los topónimos empleados para delimitar cada una de las islas que formaban el archipiélago gaditano. Así, comenta que la isla más occidental del archipiélago gaditano donde los fenicios fundaron su *oppidum* fue denominada, por Éforo y Filistide, «Erytheia»; por Timeo y Sileno, «Afrodisias»; y por los propios indígenas era llamada «Insula Iunonis»<sup>3 y 4</sup> (Plinio, *Historia natural*, IV, 120).

1 De hecho, son los griegos los primeros en observar a los mercaderes procedentes de Oriente y en agruparlos bajo el término griego de *phoiniké*, en referencia al color de sus famosos tintes sobre telas (Ordóñez Fernández, 2013, p.11).

2 Tradicionalmente situada en el año 1184 a. C. (Wagner, 1995, p. 49).

3 Plinio tomó de referencia a Timeo y según este la mayor de las islas fue llamada Kotinoussa por sus olivos. Además, menciona que los romanos la llamaron Tartessos y los púnicos, Gadir (Ruiz Mata, 1998, p.23).

4 La población local denominaba la isla de Erytheia como «Juno» o «Insula Iunonis» (Plinio, *Historia natural*, IV, 22, 120), equivalente a una Venus Marina - Astarté (Mederos, 2011, p. 190).

Como vemos, Erytheia se identifica además con el nombre de Afrodiasias, una de las personalidades que adquiere Astarté, y como Insula Iunonis, que podemos identificar posiblemente como isla de Juno (otra de las *interpretatio*s de esta diosa). Igualmente, Erytheia también es mencionada por Avieno en su *Ora Maritima* en las líneas del poema que siguen la descripción de un *fanum prominens* —«templo sobresaliente»— y que se refieren a una zona arenosa del litoral en la cual un *iugum Sacrum* —«lugar Consagrado»— elevaba sus soberbias rocas hacia Occidente. Además, el autor continúa diciendo que allí un *mons Tartessorum* aparece como punto de referencia para la ubicación de una *insula Erythia* que estaba separada del continente por un brazo de mar; y añade que en la parte occidental de esta misma isla es donde se halla una *insula Veneri marinae* con un *Templum*, un *cavum* misterioso y un *oraculum* (*Ora Maritima*, 309 y 314-317).

#### **4 Antecedentes: primeras interpretaciones historiográficas sobre el santuario de Astarté en Gadir**

La historiografía medieval, fundamentalmente musulmana en este caso, es bastante parca en datos útiles para nuestra investigación. En gran medida, estas fuentes hacen alusión a un grandioso monumento de sesenta metros de altura con una estatua o figura arquitectónica colocada en su cima, identificada generalmente con Hércules. El yemení Harbì Al-Himyarí, autor del siglo VII-VIII d. C., ofrece la descripción más antigua conservada sobre el monumento, en la que especifica que Hércules construyó en mitad de una isla una importante fortaleza en la que colocó, en lo más alto, su propia esfinge fundida con cobre, la cual llevaba en la mano derecha, extendida hacia Occidente, una llave de hierro; mientras que en la otra mano portaba una placa de plomo que contenía una narración de su propia historia (Almagro-Gorbea, 2013, p. 160). Sin embargo, no existe ninguna referencia explícita al santuario y culto de la diosa.

A comienzos de la época moderna, momento que coincide con una ampliación del casco antiguo favorecida por el desarrollo del Nuevo Mundo (Escacena, 1985, p. 29), se hace aún más patente la fijación en el subconsciente popular del carácter trimilenario de la ciudad. De entre toda la historiografía moderna es preciso destacar a una serie de estudiosos: Horozco, Abreu, Suárez de Salazar, Ramírez de Barrientos, el marqués de Mondéjar, el P. Concepción, los PP. Rodríguez Mohedano y Masdeu, quienes ubicarán el asentamiento primitivo fe-nicio en diferentes puntos geográficos e incluso, por primera vez, no relacionan la isla menor, Erytheia, con el núcleo arcaico, pero sí con la isla consagrada a Astarté - Venus Marina. Es el caso del historiador Agustín de Horozco, para



Figura 1. Imagen que representa la posible ubicación de la isla Erytheia-Venus Marina del arcaico archipiélago de Gadir según las principales hipótesis de comienzo de la época moderna.

quien Erytheía se situaría en la isla de Sancti Petri, y que sería la misma que la isla llamada Afrodiasias, mientras que la primitiva ciudad se ubicaría en el pequeño islote de San Sebastián, al extremo de La Caleta (Horozco, 1929, p. 153).

Posteriormente, autores como Suárez de Salazar (1985, p. 45) localizan Aphrodifias<sup>5</sup> en la actual San Fernando, mientras que Juan F. de Masdeu, siguiendo los pasos de Horozco, identifica la isla de Sancti Petri con la isla venerada a Afrodita (Masdeu, 1790, p. 30). Ya por 1858, el historiador Adolfo de Castro y Rossi elabora una nueva teoría amparada en que el único asentamiento posible de la colonia fenicia era la plataforma del antiguo rocoso que se extiende entre el castillo de Santa Catalina y la punta del Nao, defendida bajo la teoría de que la propia fortaleza fenicia, cercana a dicho castillo, se encuentra sumergida y convertida en peñascos batidos intensamente por el oleaje (Castro, 1858, pp. 99-102; Pérez López, 1989, p. 99). Por lo que, en resumidas cuentas, podemos concluir esta etapa historiográfica indicando tres posibles zonas en las que el santuario podría haber estado erigido según los estudiosos de la época: Sancti Petri, San Fernando y la punta del Nao (fig. 1); todos ellos lugares geográficos relacionados directamente con el mar, puesto que en este momento se empieza a gestar la idea de una ciudad sumergida bajo las aguas de La Caleta, una hipótesis mantenida durante mucho tiempo por cierto sector de la investigación (Corzo, 1983, p.10).

<sup>5</sup> Según este autor, también pudieron dar este nombre a Cádiz por llamarla la «Isla de recreación, de gracia y deleite», pues todo ello entra en los numerosos significados que se le atribuyen a esa palabra, y, en concreto, a esa divinidad (Suárez de Salazar, 1985, p.45).



Figura 2. Representación gráfica de las primeras teorías científicas acerca de la localización de la isla Erytheia - Venus Marina.

Hasta finales del XIX tenemos una etapa caracterizada por hallazgos fortuitos, además, algunos descritos como vestigios de época fenicia, aun siendo más modernos en ciertas ocasiones. Sin embargo, el panorama cambia tras el hallazgo casual del sarcófago antropoide masculino de tipo sidonio, lo que significó el inicio de excavaciones regulares y el descubrimiento de numerosos restos a consecuencia de las obras llevadas a cabo en la zona de la punta de la Vaca, los glacis de las Puertas de Tierra y la playa de Los Corrales. Así, se realizaron una serie de campañas arqueológicas sistemáticas —hasta catorce entre 1916 y 1934<sup>6</sup>—, auspiciadas por la creación de un marco legal a nivel nacional (Parodi, 2009, p.118), bajo la ley de 1911. En este contexto, las primeras teorías sobre nuestro tema son retomadas por Molina, quien sitúa la isla consagrada a Venus-Marina en la franja costera de Torregorda y La Barrosa (Molina, 1922, p. 95). Por otro lado, en 1927, Adolf Schulten visita Cádiz de la mano de insignes guías como Demetrio Nolda, Luis Wiesentel y el gran Pelayo Quintero de Atauri, y termina elaborando la siguiente declaración, recogida por la prensa:

... la Gades fenicia se encuentra a la izquierda del fuerte de San Sebastián, pues se han observado vestigios de calles como de dos metros de ancho, con unos huecos equidistantes, donde se supone que estarían empotrados los sostenes de pórticos. Además, continúa afirmando que [...] también habían visto una especie de cueva, que bien pudiera ser la famosa Venus Marina. (Anónimo, 1927)

6 Dirigidas en su gran mayoría por Pelayo Quintero de Atauri, a excepción de la de 1923, en la cual actuó Francisco Cervera y Jiménez como director (Niveau, 2010, p. 633).

Diferente fue la teoría de Pelayo Quintero de Atauri en su *Compendio de la Historia de Cádiz*, donde parte de la base de que Erytheia-Venus Marina se correspondería con la actual Isla de León y Kotonoussa, con la de Cádiz (Quintero, 1928, p. 11). Por lo que las primeras propuestas pseudocientíficas sobre la ubicación del santuario de Astarté en Gadir sugieren esta vez, unido de nuevo a esta teoría de la isla de San Fernando, dos nuevas zonas: el pequeño islote de San Sebastián y la franja costera de Torregorda y La Barrosa (fig. 2, p. 17).

Con la promulgación de la Ley de Patrimonio histórico-artístico de 1933, termina una etapa que definiríamos como fundamental, pues los numerosos hallazgos funerarios hacen de Cádiz una de las necrópolis excavadas y mejor conocidas, lo que contribuye a engrandecer el pasado glorioso de la ciudad y, a su vez, a aumentar el interés tanto de la investigación como de la sociedad sobre los estudios de época fenicia.

## **5 De la paralización de los trabajos arqueológicos por la guerra a la relevancia del análisis del subsuelo gaditano**

Tras el medio siglo de parón debido a la guerra civil española, en 1941 se tratan por primera vez las cuestiones referentes a la paleogeografía de la zona de la mano de César Pemán Pemartín (1941, p. 72). Momento también en el que Antonio García y Bellido (1942, p. 98 y 1952, p. 457) identifica Erytheia y Aphrodisias con la actual Isla de León, mientras que Bosch-Gimpera (1952, p. 15-30) continúa con la teoría que inicio Schulten sobre el asentamiento y el santuario de Astarté en el islote de San Sebastián. Y cierto es que a este último le siguieron una larga lista de autores como Blanco, Blázquez, Tovar, Jiménez Cisneros y Rodríguez Neila (Blanco Freijeiro, 1960, p. 310; Jiménez Cisneros, 1971, p. 61; Tovar, 1989, p. 34).

Unido a toda esta dinámica de ideas en torno a la Gadir fenicia, ese anhelo de «Cuna de Occidente» se ve reforzado a partir de la popularización de la escafandra autónoma —desarrollada por Cousteau y Gagnan en 1943— por el público de a pie, pues se sucede un mayor grado de expolio entre los años cincuenta y ochenta del siglo xx. Una actividad de la que queda constancia en las actas de entrega de materiales en el Museo de Cádiz, dirigido por aquel entonces por Concepción Blanco, quien aprovechó su buena relación con los buzos de la zona para recuperar piezas de procedencia subacuática y llevar a cabo su estudio (Niveau, 2010, pp. 635). Por otro lado, derivado de la iniciativa de don Gratiniano Nieto, director general de Bellas Artes, en 1968 se concedió a todos los museos una subvención que les permitió iniciar directamente adquisiciones de abono inmediato (Blanco Mínguez, 1970, p. 50), medida que por

un lado fue beneficiosa, pues contribuyó a que se recuperase bastante material a pesar de su descontextualización arqueológica, pero, por otro, bastante perjudicial debido a que dio lugar al saqueo de numerosos yacimientos a cambio de un jornal y sin aplicar el más mínimo criterio científico (Sáez, González e Higuera-Milena, 2016, p. 71). Así, a comienzos de los setenta se depositaron en el museo tres piezas de procedencia subacuática y de verdadera relevancia para el tema que nos ocupa: el famoso *timaterio*, una pequeña terracota que representa a la Astarté fenicia en actitud guerrera y un disco circular posiblemente votivo (Blanco Mínguez, 1970, p. 53-60).

Pero, sin duda, lo verdaderamente relevante de esta etapa historiográfica fue el descubrimiento del denominado canal de Ponce. Y es que, a raíz de los supuestos de este investigador, se plantea por primera vez el estudio sobre la evolución morfológica de Cádiz y, en concreto, de La Caleta, pues en ese momento, como ya hemos visto, era el foco principal para las hipótesis de la ubicación primitiva de la ciudad fenicia. A partir de ese momento, los investigadores se pueden agrupar en dos tendencias distintas: una tradicionalista o conservadora, integrada por quienes seguían ubicando el hábitat fenicio en La Caleta, y otra innovadora o revisionista, formada por aquellos que defendían que el núcleo de la ciudad de Gadir estuvo en la isla pequeña, Erytheia, que, siguiendo el esquema trazado por el canal Bahía-Caleta o canal de Ponce, estaba separada de la isla mayor, Kotinoussa, por un surco de agua (Ramírez Delgado, 1982, pp. 61-62).

## **6 La década de los ochenta: la intensificación de las intervenciones arqueológicas subacuáticas sistemáticas**

En 1980 se halla de manera casual el sarcófago femenino, hallazgo que coincide con la reactivación de los trabajos arqueológicos en la ciudad, que a partir de ahora se multiplican. En esos momentos, y bajo el esquema morfológico derivado del descubrimiento del canal, Ramón Corzo ubica la isla menor (Erytheia y por lo tanto la consagrada a Venus-Marina) en el entorno de la Torre Tavira, cuestión que trató en el artículo «Paleotopografía de la bahía gaditana» (Corzo, 1980).

El VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina, celebrado en Cartagena durante la primavera de 1982, genera el comienzo de campañas de prospección científicas en la punta del Nao por parte de Ramón Corzo en los años 1980 y 1981, en el transcurso de las cuales se recogieron diversos materiales —ánforas, quemaperfumes y jarras de pequeño tamaño, sobre todo— (Muñoz, 1991, p. 289).

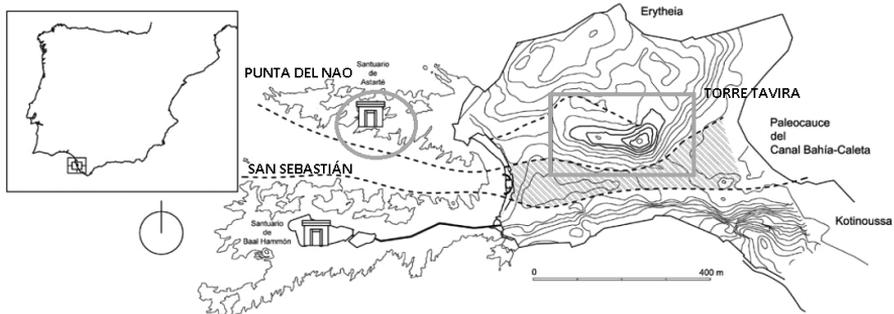


Figura 3. Imagen que refleja las hipótesis derivadas de la década de los ochenta sobre la posible ubicación del santuario de Astarté en Gadir (Gener *et al.*, 2014, p. 15, fig. 1). Editada por la autora.

Las intervenciones continúan entre 1981 y 1984, dirigidas por Juan Ramón Ramírez Delgado. Por primera vez, los materiales contarán con un contexto de procedencia o al menos referencias a la zona de recuperación (Sáez *et al.*, 2016, pp. 73). Responden a estas intervenciones los hallazgos de un disco de terracota decorado en relieve y la espléndida cabeza masculina egipcizante del mismo material. Se trata de piezas en buen estado de conservación que abren el camino hacia teorías basadas en la existencia de un pecio fenicio-púnico naufragado en la punta del Nao (Ramírez Delgado y Mateos Alonso, 1985, p. 80). No obstante, por aquellos mismos años, se lleva a cabo un estudio sobre las pequeñas ánforas púnicas de la época por parte de García y Bellido (López de la Orden y García Rivera, 1985) que muestra que este conjunto abarca un amplio abanico de formas y siglos, lo que demuestra que no se trata de un pecio, sino de un depósito paulatino que se ha ido formando con el paso del tiempo. Igualmente, debido a la mínima capacidad de estos ejemplares, y debido también a su aparición junto a objetos claramente votivos, no es posible encuadrar este conjunto material en una actividad meramente comercial, por lo que las autoras de dicho trabajo establecen una relación directa con el templo de Venus Marina, que ubican, precisamente, en la zona más occidental de la antigua isla, inmediata a la punta del Nao (López de la Orden y García Rivera, 1985, p. 395). Y como vemos, los vestigios arqueológicos encontrados en las aguas de La Caleta indicaban ya por aquel entonces la posible existencia de la isla Erytheia - Venus Marina en esta zona (Marín Ceballos, 1984; Bendala, 1988); aunque el descubrimiento del canal de Ponce situó el otero de la Torre Tavira como el punto geográfico más alto de la pequeña isla, que pasa a ser considerado el lugar más probable para el emplazamiento de la antigua fundación de la mano de autores como Escacena (1982) y Ramírez Delgado (1982) (fig. 3).

## 7 La década de los noventa: arqueología subacuática y prevalencia del material en el estudio del santuario de Astarté

En este periodo, la arqueología subacuática gaditana será de nuevo la gran protagonista a causa de la creación del Centro de Arqueología Subacuática de Andalucía (CAS) (Ramírez Delgado, Mateos Alonso y Fernández-Llebreg, 1991, p. 11). De procedencia subacuática son las terracotas femeninas sobre las que tenemos la suerte de contar con un estudio inédito del año 1990 del investigador Juan Ramón Ramírez Delgado<sup>7</sup>. En él, se describe este conjunto material como parte de antiguas *favissae* o depósitos de exvotos ya amortizados del templo; posiblemente, dichos depósitos rituales fueron desechados en su época para dejar espacio a nuevas ofrendas. Además, el autor propone el típico santuario en cueva y con oráculo, que sería similar a Gorham's Cave, pero de mayor entidad según indican los hallazgos. Y es que en este artículo Juan Ramón Ramírez Delgado ubica el santuario en las inmediaciones de lo que se conoce como El Aculadero<sup>8</sup>, ya que para él todo ello forma parte de un cavernamiento perteneciente a un antiguo karst formado al aire libre durante el Pleistoceno y, por tanto, ese lago sería el vestigio final, aún conservado, de la célebre cueva costera descrita en la *Ora Maritima* y cuyo techo debió desplomarse antiguamente.

Desde el punto de vista marino, otro asunto tratado en esta etapa historiográfica es el tema de la erosión marina en la línea de costa y la evolución geomorfológica del antiguo archipiélago gaditano (Ramírez Delgado *et al.*, 1991, pp. 1-6), así como los análisis de todos los materiales localizados en los alrededores de la punta del Nao: ánforas, quemaperfumes y jarras de pequeño tamaño (Pérez Hormaeche, 1990, pp. 9-23 y 1993, pp. 261-268; Muñoz Vicente, 1991, p. 289); o de las figuras de terracotas ya citadas (Ramírez Delgado y Mateos Alonso, 1985). Aun así, la realidad es que los hallazgos casuales y las prospecciones oficiales han proporcionado un conjunto muy heterogéneo de objetos arqueológicos que pueden responder bien a un depósito de exvotos relacionados con el santuario de Astarté - Venus Marina (Corzo, 1991, p. 79-88; López de la Orden y García Rivera, 1985, p. 393; Escacena, 1985, pp. 39-58),

---

7 El inicio de este artículo, titulado «Las terracotas femeninas Fenicio-Púnicas de la "Punta del Nao" (Cádiz) y el Templo de la Venus Marina», comenzó a elaborarse en el año 1991 bajo la autoría de Juan Ramón Ramírez Delgado y Victorina Mateos Alonso, en memoria de D.<sup>a</sup> Concepción Blanco Mínguez, exdirectora del Museo de Cádiz. Sin haberse llegado a publicar en el *Boletín Museo de Cádiz*, es un trabajo que ha ido actualizándose con el paso de los años. En este sentido, cabe agradecer al investigador Juan Ramón Ramírez Delgado mostrarnos este artículo y permitirnos su utilización.

8 Topónimo que hace referencia a la boca del lugar conocido localmente como «el lago», conformado por el agua del mar en marea baja.

bien a un pecio fenicio-púnico que quizás transportaría un cargamento de objetos destinados a uso ritual (Ramírez Delgado y Mateos, 1985, p. 80) o bien a esta última opción, pero aceptando que se trate no solo de un naufragio, sino de muchos a lo largo del tiempo, ya que entre las propias ánforas votivas existe una amplitud cronológica de más de cuatrocientos años, sin que ello invalide la más que probable relación de ciertos materiales con el culto a la Astarté fenicia (Muñoz Vicente, 1991, pp. 332-333).

Si las propuestas hasta este momento reflejan la existencia de un santuario, o bien la de uno o varios naufragios, es evidente que también cabe la posibilidad de la presencia en este lugar tanto de un santuario costero como de diversos pecios hundidos en su fondo debido a que se trata de una zona peligrosa para la navegación desde antaño hasta la actualidad. Asimismo, los posteriores sincretismos de Astarté con Tanit en época púnica y con Venus-Marina en momentos romanos —y por tanto la perduración del santuario y del culto a la diosa hasta época romana— explicarían la diversidad cronológica de los materiales allí hallados. Llegados a este punto podemos preguntarnos si fue un santuario en el que los navegantes arrojaran al mar ofrendas y exvotos o si bien se trató de un lugar de culto en el que los restos del mismo quedaran sepultados por la erosión marina y el nivel del mar, dejando en el fondo de sus aguas los objetos rituales que en él se utilizaron. Una nueva vuelta de tuerca se produce cuando en 1989 Inmaculada Pérez López, profesora de la Universidad de Cádiz, publica su tesis doctoral, titulada *Los santuarios de la Baética en la Antigüedad*, e identifica en ella los hallazgos de la punta del Nao como ofrendas y objetos litúrgicos que forman parte del cargamento de un barco votivo que se construía para una ceremonia náutica importante relacionada con el culto de Astarté (Pérez López, 1989, p. 120).

## **8 Un nuevo milenio: la investigación interdisciplinar en relación con la ubicación del santuario de Astarté**

En esta etapa historiográfica, los distintos autores que se ocupan del tema son plenamente conscientes de la necesidad de redefinir muchos aspectos y de la relectura tanto de los antiguos como de los nuevos datos, así como de tener una cierta continuidad en las intervenciones subacuáticas (en muchos casos reactivarlas). También en estos momentos, en el año 2004, surge una nueva hipótesis sobre la posible ubicación del santuario de Astarté. Es la Dra. Inmaculada Pérez López quien propone, durante un ciclo de conferencias sobre arqueología gaditana en el Museo de Cádiz, que el único lugar donde sería posible situar el oráculo en cueva de la diosa fenicia es en la San-

ta Cueva<sup>9</sup>, hipótesis que ya había desechado Juan Ramón Ramírez Delgado<sup>10</sup> debido a la falta de documentación de material arcaico en este lugar. Cuando menos, es curioso el hecho de que mediante un simple artículo de prensa, «La Santa Cueva pudo ser el santuario de Astarté», tal propuesta traspasara el ámbito del periodismo y se implantara en el académico. Volvemos a insistir en no negar que el *Diario de Cádiz* ha dado durante mucho tiempo cumplida cuenta de conferencias, exposiciones y demás actos relacionados con la arqueología o la historia antigua gaditana que se celebraban en la ciudad (Abad y Corzo, 2017, p. 88); no obstante, la realidad es que en muchas ocasiones estas hipótesis han llegado a ser transmitidas y convertidas en bases teóricas. Sin duda, una mala acción por parte de los propios investigadores el hecho de transmitir ideas sin refutación científica. Aun sin pruebas que lo demuestren, esta teoría podría tener una base de verdad si tenemos en cuenta que, en el recorrido del primitivo canal de Ponce, la denominada Santa Cueva quedaría situada en la orilla norte del mismo, por lo que responde a un lugar idóneo para el asentamiento de un santuario costero.

Durante estos últimos años, la utilización de nuevas técnicas aplicadas al análisis del territorio ha proporcionado nuevos datos para proceder al estudio histórico bajo nuevos planteamientos teóricos y metodológicos que nos ayudaran a salir del aparente callejón sin salida en el que nos encontrábamos (Frutos Reyes y Muñoz, 2008, p. 238). Ese es el caso del estudio geoarqueológico titulado «El puerto fenicio-púnico de Gadir: una nueva visión desde la geoarqueología urbana de Cádiz», publicado en el año 2002 por Oswaldo Arteaga y Anna-María Roos. Si tenemos en cuenta la estrecha vinculación entre los santuarios y las instalaciones portuarias durante la Antigüedad, encontramos que es habitual que en los puertos se situaran los santuarios como instituciones religiosas que también estuvieran relacionadas con el comercio y la navegación. Es de mencionar entonces la posible existencia en Gadir de dos puertos: uno exterior, situado en La Caleta, y otro interior, que se extendería desde

---

9 En pleno casco histórico de la ciudad de Cádiz y junto a la parroquia del Rosario, la capilla subterránea a la que nos referimos forma parte del actual oratorio de la Santa Cueva y ocupó un cavernamiento natural para la construcción de la misma allá por el siglo xvii.

10 Entre 1997 y comienzos de 1999 (dato redactado en este mismo artículo que podemos explicar como incorporación posterior al estudio de 1990 y ante la «no publicación» del mismo), como consecuencia de las obras de restauración arquitectónica de dicha capilla, el propio Juan Ramón Ramírez hace un seguimiento sin resultados exitosos, pues tampoco se evidenciaron restos arqueológicos que avalasen dicha hipótesis (Ramírez Delgado y Mateos, 1990, pp. 5-6). De nuevo, cabe agradecer a Juan Ramón Ramírez Delgado, director del Museo de las Cortes en Cádiz, su confianza al permitirnos usar como fuente uno de sus trabajos inéditos.

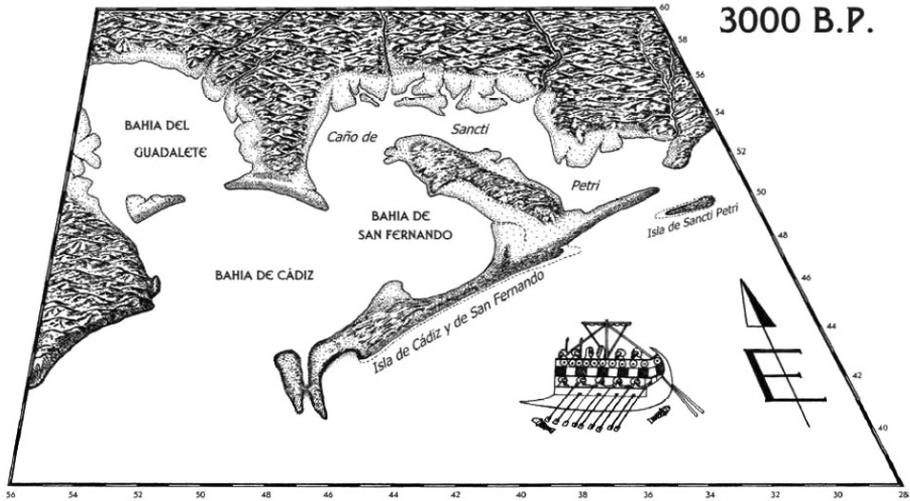


Figura 4. Reconstrucción de la antigua línea de costa en tiempos de la Gadir fenicia hacia el 3000 a.C. (Arteaga *et al.*, 2008, p. 50, fig. 18)

el actual barrio de La Viña —donde tiene lugar el cegamiento del canal<sup>11</sup>— y que pasaría por Puerto Chico, la plaza de la Catedral, el Palillero y la plaza de San Juan de Dios, a partir de donde seguiría el transcurso del agua hacia el interior de la bahía gaditana<sup>12</sup>. Así, si este puerto interior contara con un lugar sacralizado, sería relevante resaltar que el sector portuario de la actual plaza de San Juan de Dios se encontraba presidido desde la transgresión flandriense por una pequeña isla que separaba en dos ramales el propio canal (fig. 4) situado en una zona que servía como antesala marítima entre la bahía y la citada zona portuaria (Arteaga y Roos, 2002, p. 32), por lo que suponía un lugar de referencia para los navegantes que llegaban al puerto interior. Hay quienes ubican un faro en este pequeño islote (Abad y Corzo, 2017, p. 99),

11 Frente a estas teorías, autores como Lorenzo Abad Casal y Ramón Corzo rechazan tal hipótesis sustentándose en la inexistencia de restos arqueológicos antiguos. Además, opinan que el buen número de fábricas de salazón en la zona elevada de la isla septentrional confirma que el canal estaba abierto y útil para el atraque de embarcaciones durante toda la Antigüedad (Abad y Corzo, 2017, p. 92).

12 Antes de que este brazo fuera utilizado como puerto interior de Gadir, se acumularon unos sedimentos mareales producidos por unas aguas relativamente tranquilas; por tanto, se muestra que hacia el año 3000 a.C. (Arteaga *et al.*, 2001) resultaba imposible que existiera ninguna conexión marina con el océano Atlántico desde esta zona de la ciudad, menos por esa apertura en forma de ensenada abierta hacia la bahía. Además, las cerámicas fenicias encontradas en este sector de La Viña, asociadas a la Terra Sigillata Clara Africana del siglo IV-V a.C., vienen a demostrar toda una larga ocupación continuada de esa zona, que se mantiene durante la Edad Media y hasta el siglo XVII (Arteaga y Roos, 2002, p. 28).

pues su supuesta situación geográfica da lugar a pensar en su efectividad como referente para la navegación; no obstante, la misma función presentan los santuarios costeros de la época (Gómez Bellard y Vidal González, 2000), por lo que tampoco podríamos negar la posibilidad de que este pequeño islote fuera un lugar sacralizado y dedicado a alguna divinidad fenicia.

La interdisciplinariedad es un hecho hoy día presente en el mundo de la arqueología gaditana. En este sentido, el litoral gaditano y, concretamente, La Caleta han sido objeto de los estudios geoarqueológicos más novedosos llevados a cabo en la ciudad. El trabajo titulado «Geoarqueología dialéctica en la Bahía de Cádiz», publicado en 2008, y el divulgado en el año 2009 como «Evolución histórica de la línea de costa en el sector meridional de la Bahía de Cádiz» son estudios que nos informan sobre el proceso evolutivo que la línea de costa ha sufrido a lo largo de su historia. Datos que para nuestro tema se nos presentan interesantes por el simple hecho de querer reconstruir ese Paisaje Cultural Marítimo en el que se insertase el santuario costero de Astarté. Tanto es así que de estos trabajos deriva que, obviamente, la costa gaditana en el momento de los fenicios era muy diferente a la que conocemos, pues contaba con un nivel del mar algo inferior al actual y, por ello, todo el entorno de la bahía gaditana presentaría mucha más tierra emergida que la que podemos observar en la actualidad. Probablemente, los numerosos bajos rocosos que hoy día rodean la punta del Nao, y en los cuales se han documentado y hallado diferentes yacimientos con una importante cantidad de material fenicio y púnico (Alonso, Gracia y Benavente, 2009, p. 18), constituirían un cordón de islotes que enmarcarían una zona resguardada muy apropiada para el fondeo situada en torno al canal del Sur (fig. 5, p. 26) (Sáez e Higuera-Milena, 2016c, p. 122), hecho a tener en cuenta puesto que esta supuesta morfología modificaría ese Paisaje Cultural Marítimo que tenemos que analizar si queremos entender la situación de un santuario ubicado en esta parte de La Caleta. No es lo mismo localizar un punto de referencia para la navegación en el interior de una zona de resguardo y fondeo para las embarcaciones —si estuviera situado en la punta del Nao— que en otro cualquier enclave de este conjunto de islotes formado por los bajos rocosos de La Cepera, el canal del Sur, el Bajo de Chapitel y la Laja Herrera.

Finalmente, las líneas actuales de investigación sobre el santuario de Astarté en Gadir integran la interdisciplinariedad como base del estudio. Entre los últimos trabajos se encuentran el titulado «Aplicación experimental de técnicas geofísicas para la localización, investigación y difusión del Patrimonio Arqueológico en la zona de La Caleta (Cádiz)» (Higuera-Milena y Sáez, 2014, p. 275) y el denominado «Nuevas investigaciones arqueológicas suba-



cuáticas en el área de La Caleta (Cádiz, España). Estudio de las evidencias de época púnica (siglos VI-III a. C.)» (Sáez e Higueras-Milena, 2016a, p. 16). Realmente, estas actividades comportaron el desarrollo de un completo reconocimiento y el cartografiado de anomalías en los puntos principales del entorno de La Caleta, siendo uno de ellos la punta del Nao. Asimismo, la variabilidad de estudios en los últimos años se plasma en trabajos caracterizados por una visión reinterpretativa y revisionista respecto al análisis de piezas estudiadas anteriormente, o bien referentes a materiales rescatados allá por los años noventa del siglo anterior, aún sin estudiar. Es el caso del reciente artículo de Antonio Sáez y Aurora Higueras-Milena (2016b, p. 68) sobre los pebeteros de La Caleta, en el que se comprueba que estas piezas son uno de los principales referentes a la hora de interpretar la presencia de materiales prerromanos de pequeño porte como parte de rituales vinculados a los santuarios o bien como parte del ritual de contextos funerarios. La presencia de las series más antiguas de estas piezas en la zona del arrecife rocoso de la punta del Nao ha llevado a algunos autores a plantear la posibilidad de la extensión hasta esta zona de la necrópolis fenicia arcaica de la ciudad de Gadir, enterramientos de los que no tendríamos constancia al ser destruidos por la erosión marina (Sáez y Belizón, 2014).

## **9 Conclusiones y perspectivas de futuro: nuevas propuestas sobre el santuario costero de Astarté en Gadir**

Como hemos comprobado, estamos ante una temática con una larga trayectoria historiográfica. Hemos querido dejar constancia de la relevancia de las fuentes clásicas en este estudio, pero a su vez se hace más evidente la necesidad de revisar las interpretaciones de estos textos y de complementarlos con otras fuentes. También las fuentes arqueológicas deben ser reexaminadas, pues la mayoría de los materiales que se relacionan con el santuario de Astarté provienen de hallazgos casuales y por lo tanto son piezas que carecen de contexto arqueológico, por lo que debemos intentar llevar a cabo estudios tendentes a identificar y definir conjuntos y no quedarnos en la espectacularidad de piezas descontextualizadas, aunque apuntemos que el estudio de estas mismas también necesita ser revisado. Ciertamente es que en la actualidad contamos con trabajos en los que esta labor ya ha comenzado. De hecho, sería apropiado nombrar los estudios de Antonio Sáez y Aurora Higueras-Milena (Sáez e Higueras-Milena, 2016a-c; Sáez *et al.*, 2016); así como algunas aportaciones en congresos muy recientes, como la de Mariano Torres, José María Gener, M.<sup>a</sup> de los Ángeles Navarro, Rafael Maya, Gema Jurado, Juan Miguel Pajuelo y Esther Ló-

pez sobre el carácter religioso fenicio-púnico en el castillo de San Sebastián y su entorno<sup>13</sup>.

Igualmente, el nivel parcial y disperso de las publicaciones de las excavaciones impide tener una visión clara del proceso de transformación de la antigua ciudad fenicia (Abad y Corzo, 2017, p. 99), así como de la posible ubicación del santuario. Un santuario cuya construcción (o simple consagración del lugar), posiblemente, se realizara en los primeros momentos de la colonización fenicia de forma similar al levantamiento del templo de Melqart en Sancti Petri. Con ello, tenemos que tener presente que sería imposible entender el santuario de Astarté si no lo relacionamos en su estudio tanto con el de Melqart como con el de Baal Hammón, dada la vinculación de las tres deidades en la tríada del panteón de la metrópolis de Tiro. En este sentido, para el estudio del santuario de Astarté, actualmente hemos abierto una línea de investigación diferente empleada hasta el momento, consistente en el análisis conjunto de los tres santuarios y en la integración de estos en el Paisaje Cultural Marítimo. Los estudios arqueológicos sobre el santuario en los últimos tiempos se han ido desarrollando centrados en los registros materiales, es decir, en los datos tangibles. Sin embargo, nuestra actual línea de investigación plantea su estudio desde una nueva perspectiva enmarcada en las teorías de la Arqueología del Paisaje Cultural, las cuales definen el objeto de estudio no solo como un elemento arqueológico, sino también como un elemento simbólico e identitario. Los datos tangibles, junto con los datos cognitivos, conforman una misma realidad, puesto que para el conocimiento de la cultura marítima del pasado es necesario comprender cómo era el paisaje, pero no solo topográficamente, como se ha estudiado hasta ahora la zona de la punta del Nao, sino también perceptivamente; es decir, la manera en la que el hombre antiguo percibe el Paisaje Marítimo y la representación de la relación entre ambos, también conocido con el término *seascape* (Cerezo, 2016). Aún más evidente se muestra esta variante si hablamos de un Paisaje Marítimo de uso cultural. Desde esta perspectiva comenzamos alejándonos de la arqueología tradicional e indagando más en la etnografía, siempre aplicada al estudio arqueológico y al conocimiento del pasado humano remoto.

---

**13** Esta aportación tuvo lugar en el X Coloquio Internacional del Centro de Estudios Fenicios y Púnicos (CEFYP), celebrado en Cádiz - San Fernando los días 13, 14 y 15 de diciembre de 2017.

## Referencias bibliográficas

- ABAD CASAL, L. y CORZO SÁNCHEZ, C. (2017). Gadir/Gades/Cádiz. Muchas novedades pendientes de una interpretación global. En J. M. López Ballesta y M.<sup>a</sup> M. Ros Sala (coords.), *Conviviendo con la arqueología: las capitales de las grandes potencias mediterráneas en la Antigüedad, una mirada alternativa*. (Phicaria, V Encuentros Internacionales del Mediterráneo). (pp. 87-104). Mazarrón: Universidad Popular de Mazarrón.
- AL-HIMYARÍ. (1963). *Al-Himyari abū 'Abd Allah Huhammad b. 'Abd al-Mun'im al-Sinháyt* (m. 1 327), *Kitáb al-Rawd al-mi'tár*. (Trad. M.<sup>a</sup> P. Maestro González). Valencia: Gráficas Bautista.
- ALMAGRO-GORBEA, M. (2013). La 'tumba de Melqart' del Herákleon de Gadir. *Madriider Mitteilungen*, (54), 159-202.
- ALONSO VILLALOBOS, C. (1991). Informe de la campaña de prospecciones subacuáticas en la zona noroeste de la playa de La Caleta (Cádiz). En *Anuario Arqueológico de Andalucía, 1989, t. II. Actividades Sistemáticas*. (pp. 329-330). Sevilla: Junta de Andalucía. <https://hdl.handle.net/11532/211655>
- ALONSO VILLALOBOS, C., GRACIA, F. J. y BENAVENTE, J. (2009, mayo). Evolución histórica de la línea de costa en el sector meridional de la Bahía de Cádiz. *Revista Atlántico-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, (11), 13-37.
- ANÓNIMO. (1927). Una aclaración obligada, hacia las investigaciones del Dr. Schulten sobre Cádiz primitiva. *Boletín de estudios Históricos de Andalucía*, (1), 72-75.
- ARTEAGA MATUTE, O., KÖLLING, A., KÖLLING, M., ROOS, A. M. y SCHULZ, H. D. (2001). Geoarqueología urbana de Cádiz. Informe preliminar sobre la campaña de 2001. *Anuario arqueológico de Andalucía 2001*, 3(1), 27-40.
- ARTEAGA MATUTE, O. y ROOS, A. M. (2002). El puerto fenicio-púnico de Gadir: una nueva visión desde la geoarqueología urbana de Cádiz. *SPAL. Revista de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Sevilla*, (11), 21-39. <http://dx.doi.org/10.12795/spal.2002.i11.02>
- ARTEAGA MATUTE, O., SCHULZ, H. D. y ROOS, A. M. (2008). Geoarqueología dialéctica en la Bahía de Cádiz. *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 10(1), 21-116. [http://dx.doi.org/10.25267/Rev\\_atl-mediterr\\_prehist\\_arqueol\\_soc.2008.v10.02](http://dx.doi.org/10.25267/Rev_atl-mediterr_prehist_arqueol_soc.2008.v10.02)
- AUBET SEMMLER, M. E. (2010). *Tiro y las colonias fenicias de Occidente*. Barcelona: Bellaterra.

- AVIENO. (1994). *Ora Maritima. Descriptio Orbis Terrae. Phaenomena. Testimonia Hispaniae Antiquae, 1*. (Trad. J. Mangas y D. Plácido). Madrid: Ediciones Historia 2000.
- BENDALA GALÁN, M. (1988). Cádiz: la ciudad antigua. En *Actas del Congreso Internacional «El Estrecho de Gibraltar», Ceuta, 1987. (Vol. 1: Prehistoria e Historia de la Antigüedad)*. (2 vols.). (pp. 55-70). Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia.
- BLANCO FREIJEIRO, C. (1960). Notas de Arqueología andaluza. *Zephyrus. Revista de Prehistoria y Arqueología*, (11), 151-164. <https://revistas.usal.es/index.php/0514-7336/article/view/385/560>
- BLANCO MÍNGUEZ, C. (1970). Nuevas piezas fenicias del Museo Arqueológico de Cádiz. *Archivo Español de Arqueología*, (43), 50-61.
- BOSCH-GIMPERA, P. (1952). Problemas de la historia fenicia en el extremo occidente. *Zephyrus. Revista de Prehistoria y Arqueología*, (3), 15-30. <https://revistas.usal.es/index.php/0514-7336/article/view/798/984>
- CASTRO, A. de. (1858). *Historia de Cádiz y su provincia desde los remotos tiempos hasta 1814*. Cádiz: Imprenta de la Revista Médica.
- CEREZO ANDREO, F. (2016). *Los puertos antiguos de Cartagena. Geoarqueología, Arqueología Portuaria y Paisaje Marítimo. Un estudio desde la Arqueología Náutica* [Tesis doctoral]. Universidad de Murcia.
- CORZO SÁNCHEZ, J. R. (1980). Paleotopografía de la bahía gaditana. *Gades*, (5), 5-14.
- \_\_\_\_\_. (1983). Cádiz y la arqueología fenicia. *Boletín de la Real Academia de Bellas Artes de Cádiz*, (1), 5-29.
- \_\_\_\_\_. (1991). Cádiz fenicia. En *I-IV Jornadas de Arqueología fenicio-púnica (Ibiza, 1986-89)*. (Volumen 24 de Treballs del Museu Arqueològic d'Eivissa i Formentera). (pp. 79-88). Ibiza: Conselleria de Cultura, Educació i Esports, Govern Balear.
- ESCACENA CARRASCO, J. L. (1982). Antiguas vías de comunicaciones en el Bajo Guadalquivir. *Gades*, (9), 129-154.
- \_\_\_\_\_. (1985). Gadir. *Aula Orientalis*, (3), 39-58.
- \_\_\_\_\_. (2000). *La arqueología protohistórica del sur de la Península Ibérica*. (Colección Arqueología prehistórica, núm. 4). Madrid: Síntesis.
- FRUTOS REYES, G. de y MUÑOZ VICENTE, Á. (2008). La incidencia antrópica del poblamiento fenicio-púnico desde Cádiz a Sancti Petri. *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 10(1), 237-266. [http://dx.doi.org/10.25267/Rev\\_atl-mediterr\\_prehist\\_arqueol\\_soc.2008.v10.07](http://dx.doi.org/10.25267/Rev_atl-mediterr_prehist_arqueol_soc.2008.v10.07)
- GARCÍA Y BELLIDO, A. (1942). *Fenicios y cartagineses en Occidente*. Madrid: Escuela de Estudios Hebraicos.

- \_\_\_\_\_. (1952). El mundo de las colonizaciones. En R. Menéndez Pidal. (Dir.). *Historia de España. España Protobizantina. Las invasiones célticas y el Mundo de las Colonizaciones*. (Tomo I, vol. II). Madrid: Espasa-Calpe.
- GARCÍA RIVERA, C., ZAMBRANO VALDIVIA, L. C., ALONSO VILLALOBOS, C., GALLARDO ABARZÚZA, M. y PUEBLA RODRÍGUEZ, J. N. (1999). Proyecto de Tutela del Patrimonio Subacuático realizados por el Centro de Arqueología Subacuática. *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 7(26), 130-137.
- GENER BASALLOTE, J. M.<sup>a</sup>, NAVARRO GARCÍA, M.<sup>a</sup> de los Á., PAJUELO SÁEZ, M., TORRES ORTIZ, J. M. y LÓPEZ ROSENDO, E. (2014). Arquitectura y urbanismo de la Gadir fenicia: el yacimiento del ‘Teatro Cómico’ de Cádiz. En M. Botto (ed.), *Los Fenicios en la bahía de Cádiz. Nuevas investigaciones*. (pp. 14-50). Pisa-Roma: Fabrizio Serra editore.
- GÓMEZ BELLARD, C. y VIDAL GONZÁLEZ, P. (2000). Las cuevas-santuario fenicio-púnicas y la navegación en el Mediterráneo. En B. Costa Ribas y J. H. Fernández Gómez (coords.), *Santuarios fenicio-púnicos en Iberia y su influencia en los cultos indígenas. XIV Jornadas de Arqueología fenicio-púnica (Eivissa, 1999)*. (Volumen 46 de Treballs del Museu Arqueològic d'Eivissa i Formentera). (pp. 103-184). Ibiza: Conselleria de Cultura, Educació i Esports, Govern Balear.
- HIGUERAS-MILENA CASTELLANO, A. y SÁEZ ROMERO, A. (2014). Aplicación experimental de técnicas geofísicas para la localización, investigación y difusión del Patrimonio Arqueológico en la zona de La Caleta (Cádiz). En F. X. Nieto Prieto y M. Bethencourt Núñez (coords.), *Arqueología Subacuática Española, vol. 2*. (Actas del I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española, 14, 15 y 16 de marzo de 2013, Cartagena). (pp. 275-286). Cádiz: Editorial UCA.
- HOROZCO, A. (1929 [1594]). Discurso de la fundación y antigüedades de Cádiz y de los demás sucesos que por ella han pasado. En *Documentos inéditos para la Historia de Cádiz*. Cádiz: Excmo. Ayuntamiento de Cádiz.
- \_\_\_\_\_. (1845). *Historia de la ciudad de Cádiz*. Cádiz: Ayuntamiento de Cádiz.
- JIMÉNEZ CISNEROS, M.<sup>a</sup> J. (1971). *Historia de Cádiz en la Antigüedad*. Cádiz: Instituto de Estudios Gaditanos de la Diputación Provincial de Cádiz.
- LÓPEZ DE LA ORDEN, M. y García Rivera, C. (1985). Ánforas púnicas de la Caleta. En *Actas del VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina*. (VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina. Cartagena, 1982). (pp. 393-397). Madrid: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte; Dirección General de Bellas Artes y de Conservación y Restauración de Bienes Culturales.

- MARÍN CEBALLOS, M. (1984). La religión fenicia en Cádiz. En *Cádiz en su Historia. II Jornadas de Historia de Cádiz. Abril de 1983.* (pp. 5-41). Cádiz: Caja de Ahorros de Cádiz.
- MARTÍ SOLANO, J. (2010). Prospecciones y sondeos arqueológicos en el yacimiento subacuático de Bajos de Chapitel. Bahía de Cádiz. En *Anuario Arqueológico de Andalucía 2006.* (pp. 628-643). Sevilla: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.
- \_\_\_\_\_. (2014). Actuaciones en Andalucía en desarrollo del Plan Nacional de Arqueología Subacuática. En F.X. Nieto Prieto y M. Bethencourt Núñez (coords.), *Arqueología Subacuática Española, vol. 2.* (Actas del I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española, 14, 15 y 16 de marzo de 2013, Cartagena). (pp. 109-118). Cádiz: Editorial UCA.
- MARTÍ SOLANO, J. y RODRÍGUEZ MARISCAL, N. E. (2001). Actuación arqueológica subacuática en los bajos al noroeste de la Ciudad de Cádiz. *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 9(36), 75-82. <https://doi.org/10.33349/2001.36.1223>
- MASDEU, J. F. de. (1790). *Historia crítica de España, y de la cultura española...* Tomo VIII. España romana. Libro tercero. Historia de la religión, gobierno y cultura de la España romana. Madrid: Imprenta de don Antonio de Sancha.
- MATEOS VICENTE, R. (2006). Santuarios litorales y control del territorio. *SPAL. Revista de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Sevilla*, (15), 205-216. <http://dx.doi.org/10.12795/spal.2006.i15.10>
- MEDEROS MARTÍN, A. (2011). La fundación de la ciudad de Gadir y su primer santuario urbano de Astarté-Afrodita. *Revista sobre Oriente Próximo y Egipto en la antigüedad*, (13), 183-207. <http://hdl.handle.net/10486/667763>
- MOLINA, V. (1922). Notas históricas y artísticas de la provincia (1). I. Cádiz. A) Epigrafía Romana. *Boletín de la Comisión Provincial de Monumentos Históricos y Artísticos de Cádiz*, segunda época, (3), 66-89. [http://www.bibliotecavirtualdeandalucia.es/catalogo/es/catalogo\\_imagenes/grupo.cmd?path=87199](http://www.bibliotecavirtualdeandalucia.es/catalogo/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=87199)
- MUÑOZ VICENTE, A. (1991). Las cerámicas fenicio-púnicas de origen submarino del área de la Caleta (Cádiz). *Cuadernos de prehistoria y arqueología castellanenses*, (5), 287-334. <http://hdl.handle.net/10234/43992>
- NIVEAU DE VILLEDARY Y MARIÑAS, A. M.<sup>a</sup> (2010). Deconstruyendo paradigmas. Una (re)visión historiográfica crítica al modelo interpretativo tradicional del Cádiz fenicio-púnico a la luz de los nuevos datos. *Mainake*, 32(1), 619-671. [Tema monográfico: Los púnicos de Iberia: proyectos, revisiones, síntesis. I]. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3643593.pdf>

- ORDÓÑEZ FERNÁNDEZ, R. (2013-2014). La identidad fenicia occidental: manifestaciones materiales de una ideología. *Hispania antiqua*, (37-38), 9-23. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5075595.pdf>
- PARODI ÁLVAREZ, M. J. (2009). Notas sobre la organización administrativa de las estructuras de gestión del patrimonio Arqueológico en el Marruecos Septentrional durante el Protectorado (1912-1956). *Herakleion. Revista Interdisciplinaria de Historia y Arqueología del Mediterráneo*, (2), 117-141. <http://herakleion.es/parodi.pdf>
- PEMÁN PEMARTÍN, C. (1941). *El pasaje tartésico de Avieno a la luz de las últimas investigaciones*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- PÉREZ HORMAECHE, E. (1990). Arqueología gaditana I: Quemaperfumes púnicos. *Gades*, (19), 9-24.
- \_\_\_\_\_. (1993). Arqueología gaditana II: Ungüentarios púnicos. *Gades*, (21), 261-268.
- PÉREZ LÓPEZ, I. (1989). *Los santuarios de la Baética en la antigüedad: los santuarios de la costa* [Tesis doctoral]. Universidad de Cádiz.
- PLINIO SEGUNDO, C. [Plinio El Viejo]. (1998). *Historia Natural. Libros III-VI*. (Biblioteca Clásica Gredos, núm. 250). (Trad. y notas, Antonio Fontán, Ignacio García Arribas, Encarnación del Barrio, M.<sup>a</sup> Luisa Arribas). Madrid: Gredos.
- QUINTERO ATAURI, P. (1928). *Compendio de la historia de Cádiz*. Cádiz: Ayuntamiento de Cádiz.
- RAMÍREZ DELGADO, J. R. (1982). *Los primitivos grupos de asentamiento en la ciudad de Cádiz*. Cádiz: Ayuntamiento de Cádiz.
- RAMÍREZ DELGADO, J. R. y MATEOS ALONSO, V. (1985). La arqueología subacuática en la bahía de Cádiz. En *Actas del VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina*. (VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina. Cartagena, 1982). (pp. 75-81). Madrid: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte; Dirección General de Bellas Artes y de Conservación y Restauración de Bienes Culturales.
- RAMÍREZ DELGADO, J. R., MATEOS ALONSO, V. y FERNÁNDEZ-LLEBREZ, C. B. (1991). Arqueología subacuática y Arqueología terrestre, dos actividades complementarias: El modelo de la Bahía de Cádiz. En Rodríguez Asensio, J. A. (ed.), *I Jornadas de Arqueología Subacuática en Asturias*. (I Jornadas de Arqueología Subacuática en Asturias. Gijón, 1990). (pp. 50-70). Oviedo: Universidad de Oviedo.
- RODRÍGUEZ MARISCAL, N. y MARTÍ SOLANO, J. (2003). Prospección arqueológica subacuática en las costas de Cádiz y Málaga. En *Anuario Arqueológico*

- gico de Andalucía 2003*. (pp. 93-101). Sevilla: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.
- RUIZ GIL, J. A. (2006). Morir en Gadir. Un proyecto de investigación necesario. *Ubi Sunt? Revista de historia*, (20), 42-47.
- RUIZ MATA, D. (1998). Visión actual de la fundación de Gadir en la bahía gaditana. El Castillo de Doña Blanca en El Puerto de Santa María y la Ciudad de Cádiz. Contrastación textual y arqueológica. *Revista de Historia de El Puerto*, (21), 11-88. <https://dialnet.unirioja.es/download/articulo/1961796.pdf>
- SÁEZ ROMERO, A. M. y BELIZÓN ARAGÓN, R. (2014). Excavaciones en la calle Hércules, 12 de Cádiz. Avance de resultados y primeras propuestas acerca de la posible necrópolis fenicia insular de Gadir. En M. Botto (ed.), *Los Fenicios en la bahía de Cádiz. Nuevas investigaciones*. (pp. 181-201). Pisa-Roma: Fabrizio Serra editore.
- SÁEZ ROMERO, A. M. e HIGUERAS-MILENA CASTELLANO, A. (2016a). Nuevas investigaciones arqueológicas subacuáticas en el área de La Caleta (Cádiz, España). Estudio de las evidencias de época púnica (siglos VI-III a. C.). *Luxurium*, (35), 9-41. <http://dx.doi.org/10.14198/LVCENTVM2016.35.01>
- \_\_\_\_\_. (2016b). Pebeteros inéditos de época fenicio-púnica procedentes de La Caleta (Cádiz): estudio de las piezas y consideraciones historiográficas. *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 18(1), 61-74. [http://dx.doi.org/10.25267/Rev\\_atl-mediterr\\_prehist\\_arqueol\\_soc.2016.i18.07](http://dx.doi.org/10.25267/Rev_atl-mediterr_prehist_arqueol_soc.2016.i18.07)
- \_\_\_\_\_. (2016c). Cerámicas fenicias arcaicas de procedencia subacuática del área de la Caleta (Cádiz): ensayo de contextualización e interpretación histórica. *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad Autónoma de Madrid*, (42), 119-142. <http://dx.doi.org/10.15366/cupauam2016.42.004>
- SÁEZ ROMERO, A. M., GONZÁLEZ CESTEROS, H. e HIGUERAS-MILENA CASTELLANO, A. (2016, 30 de junio). Una aportación al estudio del comercio marítimo antiguo gaditano a partir de un conjunto de ánforas halladas en aguas de La Caleta (Cádiz). *Onoba. Revista de Arqueología y Antigüedad*, (4), 69-103. <http://rabida.uhu.es/dspace/bitstream/handle/10272/12494/Una-aportacion.pdf?sequence=2>
- SUÁREZ DE SALAZAR, J. B. (1610). *Grandezas y antigüedades de la isla y ciudad de Cádiz*. Cádiz: Impreso por Clemente Hidalgo.
- \_\_\_\_\_. (1985 [1610]). *Grandezas y antigüedades de la isla y ciudad de Cádiz*. Cádiz: Impreso por Clemente Hidalgo.

- TOVAR, A. (1989). *Iberische Landeskunde*. (Segunda parte. Las tribus y las ciudades de la antigua Hispania. Tomo III: Tarraconensis). Baden-Baden: Verlag Valentin Koerner.
- VELEYO PATÉRCULO, M. (2001). *Historia Romana*. (Biblioteca Clásica Gredos, núm. 248). (Trad. y notas, M.<sup>a</sup> A. Sánchez Manzano). Madrid: Gredos.
- WAGNER, C. G. (1995). Fenicios y autóctonos en Tartessos. Consideraciones sobre las relaciones coloniales y la dinámica de cambio en el Suroeste de la Península Ibérica. *Trabajos de Prehistoria*, 52(1), 109-126. <https://doi.org/10.3989/tp.1995.v52.i1.434>



# El puerto romano de Oiasso: un acercamiento desde una perspectiva náutica y marítima

Miren Amoriza Eguizabal  
Universidad de Cádiz

## 1 Del silencio a los hallazgos

La aglomeración urbana de Oiasso ha sido desde la década de los noventa el descubrimiento de época romana que más trascendencia ha tenido en el País Vasco, sobre todo porque la presencia romana en este territorio había estado siempre puesto en duda. Todo esto venía motivado principalmente por la escasez de evidencias materiales y escritas, las cuales eran muy pocas y de difícil interpretación. Gracias a las intervenciones de los últimos años y sobre todo a los descubrimientos llevados a cabo por la fundación Arkeolan<sup>1</sup> en la actual ciudad de Irún, fue posible arrojar un poco de luz en lo que respecta a la presencia un emporio mercantil a romana en Guipúzcoa, lo que ha servido para comenzar estudios más amplios y completos sobre la Antigüedad en el País Vasco. La aglomeración urbana de Oiasso es un lugar de mucha importancia, en parte por la trascendencia mencionada y, por otro lado, por el carácter portuario de la zona, que habría jugado también un papel decisivo al determinar la existencia de una red comercial del imperio a lo largo de la costa cantábrica, en la que Oiasso estaría plenamente integrada.

Ha sido sobre todo gracias a la arqueología de los noventa cuando se ha comenzado a dejar atrás la visión tradicional que defendía la inexistencia de restos de la sociedad romana en la costa vasca y se han comenzado trabajos de

---

<sup>1</sup> Arkeolan se dedica sobre todo a realizar arqueología preventiva, análisis dendrocronológicos y a la difusión del patrimonio. Fue en una campaña de arqueología preventiva cuando se encontraron los hallazgos del puerto romano que han permitido crear el museo romano de Oiasso, que sirve hoy en día como difusor de la cultura e historia romanas del territorio guipuzcoano. (Consultado el 21-2-2018 en <http://www.arkeolan.com/empresa.php>).



- |                                  |                              |
|----------------------------------|------------------------------|
| 1. Cabo de Higuer                | 5. Puente romano             |
| 2. Posible pecio romano          | 6. Termas                    |
| 3. Bahía de Txingudi             | 7. Complejo portuario        |
| 4. Desembocadura del río Bidasoa | 8. Necrópolis de Santa Elena |

Figura 1. Plano explicativo de la zona de estudio. Elaboración propia.

investigación a lo largo de todo el País Vasco con el objetivo de analizar evidencias que nos permitan entender qué tipo y cómo fue la integración de las poblaciones que habitaban Vasconia en el sistema de dominación romano.

La aglomeración urbana de Oiasso se encontraba ubicada en la actual ciudad de Irún, en la provincia de Guipúzcoa, en la comunidad autónoma del País Vasco, junto a la desembocadura del río Bidasoa y la bahía de Txingudi, y era limítrofe con Francia y la Comunidad Foral de Navarra. Han sido muchas las problemáticas que han venido ligadas a estos hallazgos romanos en Guipúzcoa, sobre todo en lo que respecta a su ubicación, debido a los parecidos toponímicos que presentaban los textos clásicos con Oiartzun (pueblo muy cercano a Irún). Sin embargo, los hallazgos que se han sucedido a partir de la década de los noventa han hecho posible acabar por determinar la ubicación de la aglomeración urbana de Oiasso en la ciudad de Irún (Alkain, Urteaga, Ibáñez, 2012, p. 7).

Han sido diversos los hallazgos que se han ido sucediendo a partir de la década de los noventa en Irún; los primeros fueron llevados a cabo por Jaime Ro-

dríguez Salís, con unos descubrimientos de época antigua en el cabo de Higuer a finales de 1960. Tras esto, se continuó con las investigaciones en el casco histórico de la ciudad, donde tuvo lugar el importante hallazgo de la necrópolis de Santa Elena, lugar en el que aparecieron una serie de urnas funerarias; en este sentido, las campañas de más importancia fueron las de los años 1971 y 1972 (Urteaga, 2005, p. 89). El momento decisivo que permitió evidenciar la presencia de Oiasso en un sistema de red comercial del imperio se vio impulsado por los hallazgos del complejo portuario del año 1992, en la calle Tadeo Murgía y la calle Santiago<sup>2</sup>. No podemos olvidar, unidas a este carácter portuario, las evidencias de explotación minera de época romana que se han encontrado en diversos cotos de la zona desde 1983 y que estarían ligadas al tipo de comercio que se dio desde este enclave costero. Unos años más tarde, en 1996, se encontró el complejo termal, así como los restos del puente que conectaba las islas de Irún y conformaría un paso mediante el cual sería posible llevar a cabo un comercio por vía terrestre que conectaría la Galia con Hispania, y que fue estudiado en el año 2000 (Urteaga, 2005, p. 101).

El complejo portuario es el hallazgo que más relevancia adquiere en esta investigación; sin embargo, no podemos entender un complejo portuario en su totalidad sin relacionar todos los elementos tanto de tierra como de mar que conforman el Paisaje Cultural Marítimo necesario para el estudio de una cultura marítima (Cerezo-Andreo, 2018). Esta teoría, «The Cultural Landscape», fue propuesta por primera vez por Christen Westerdahl en 1992, en su artículo «The Maritime Cultural Landscape» publicado en *The International Journal of Nautical Archaeology*. En él, Westerdahl reconoció la necesidad de interrelacionar los elementos arqueológicos de tierra y mar para el estudio de una cultura marítima, bien estuvieran en tierra o bajo agua.

Siguiendo la línea propuesta por Westerdahl, y tras el análisis tanto de los elementos terrestres como marítimos, condicionantes náuticos y cambios paisajísticos del estuario del Bidasoa donde se ubica este enclave portuario, se han obtenido una serie de datos de sumo interés, sobre todo en cuanto a la navegación y a los accesos, así como a la reutilización de espacios y al propio carácter del puerto comercial de Oiasso.

---

2 Las infraestructuras encontradas constan, por un lado, de un muelle de atraque en Tadeo Murgía, donde se han documentado cuatro gradas a diferentes niveles que permitían descargar el cargamento en distintos ciclos mareales, y, por otro lado, de un muelle varadero en la calle Santiago que permitiría la reparación de embarcaciones en bajamar (Urteaga y Arce, 2011, pp.90-91).

## **2 Resultados obtenidos de los análisis de los condicionantes náuticos y el cambio paisajístico mediante cartografía histórica**

El análisis de los condicionantes náuticos se ha llevado a cabo a través de rosas de vientos y oleaje de un punto concreto ubicado en la bahía de Txingudi. Estos datos se han extraído de la página web de la red de Puertos del Estado y hacen referencia al periodo entre los años 2010-2015, debido sobre todo a que son los datos de mayor fiabilidad.

Las rosas de vientos han dado como resultado vientos dominantes de norte, sur, oeste y oeste-noroeste como regla general, y las de oleaje nos han mostrado una predominancia del oleaje proveniente del noroeste. Según las rosas de vientos, los meses más adecuados para la navegación y por ende para el comercio con Oiasso serían los primaverales, desde abril hasta junio, con dirección del viento dominante de oeste y velocidades de entre 2/3 y 4/5 nudos. Esto se traduce en vientos flojos que crearían pequeñas olas y cortas sin romper, según la escala de Beaufort, por lo que la navegación sería sencilla. Agosto, a su vez, sería también idóneo para la navegación, aunque la dirección del viento sería en este caso de norte.

De este modo, y gracias al análisis de los vientos, se ha obtenido información sobre la navegación que podría extrapolarse a la Antigüedad. Los meses primaverales con vientos dominantes de oeste facilitarían la entrada de las embarcaciones procedentes de esta dirección, por lo que podríamos pensar que sería una buena época para la entrada de embarcaciones procedentes de Britania. El mes de agosto, por cuanto que tiene vientos dominantes de norte, dificultaría la salida desde el puerto, lo que facilitaría la entrada de las embarcaciones que vienen con dirección norte.

Las rosas de oleaje coinciden con las de vientos y expresan que desde finales de marzo y hasta septiembre los meses serían buenos para el comercio debido al pequeño oleaje, que no superaría los dos metros de altura. Una vez más el oleaje nos indica que, debido a los temporales que azotarían la costa guipuzcoana en invierno, estos no serían meses adecuados para la navegación de cabotaje.

Otro de los factores que se han tenido en cuenta al analizar los condicionantes náuticos han sido las corrientes, que son creadas sobre todo por la subida y bajada de las mareas, creando corrientes mareales, que afectarían a la entrada y salida de las embarcaciones desde el puerto. A pesar de que este fenómeno se da cada día con más o menos agudeza, no fue ningún impedimento para el comercio impulsado desde Oiasso.

Gracias a todos los datos que nos han proporcionado las rosas de vientos y oleaje, se ha pensado que el comercio desarrollado en Oiasso pudo darse sobre



Figura 2. Rosas de vientos ordenadas de enero a diciembre entre 2010-2015.

Fuente: <https://portus.puertos.es> (consultado el 20-2-2018). ]]

todo en primavera y verano, mientras que en invierno pudo disminuir considerablemente (aunque sin llegar a desaparecer). Las embarcaciones que quisieran acceder al puerto de Oiasso en invierno podrían llegar practicando el pequeño cabotaje, sin perder de vista la tierra y pudiendo resguardarse en cualquier momento de forma rápida. Sin embargo, teniendo en cuenta que la aglomeración urbana que estamos estudiando contaba además con diversas rutas terrestres que unían este enclave costero con el interior de Hispania y con la Galia mediante un puente ya mencionado, es probable que estas rutas fueran más utilizadas en invierno, debido a las malas condiciones que ofrecía la mar en esta estación del año.

El análisis de la cartografía histórica del estuario del Bidasoa ha permitido conocer los cambios paisajísticos que se han producido en él, así como datos

referentes al calado, al tamaño aproximado de embarcaciones que podrían acceder y a la propia reutilización del espacio dedicado a la navegación.

Son diversos los problemas que presenta la ubicación del puerto romano en dicho emplazamiento, debido entre otras cosas a las mareas, que siendo bastante amplias imposibilitarían la entrada incluso de botes pesqueros ya en la actualidad en marea baja.

En lo que se refiere al aspecto meramente paisajístico, el cambio más brusco que se ha observado al analizar las distintas figuras desde la actualidad hasta el siglo XVI es, sin duda, el urbanismo que se ha ido sucediendo desde el siglo XIX en adelante y que ha supuesto el estrechamiento del estuario. La reutilización del espacio dedicado a la navegación es algo a destacar. Muchos de los puertos y fondeaderos mencionados en época moderna se encuentran muy próximos a los actuales. Esto es sobre todo muy notorio en cuanto al fondeadero del cabo de Higuer, que se ve representado en cada uno de los siglos analizados.

Las láminas estudiadas han dado como resultado un cambio de calado muy brusco a lo largo de las distintas épocas; esta problemática, sobre todo en relación con las mareas, se puede extrapolar a época antigua. A lo largo de todo el estudio, se ha podido comprobar que los calados medios han variado de las 7 varas (5,81 m), a las 5 varas (4,15 m) y a las 3 varas (2,49 m); el calado más profundo estaría en la entrada al estuario y disminuiría a medida que nos adentráramos en él. Siendo esto así, las embarcaciones que con marea alta pudieran acceder hasta Irún no podrían superar los 2,49 metros de calado ya en época moderna. Además, sabemos que el puerto de Irún tiene un calado aproximado de 1,5 metros, lo que nos indica que no podrían acceder a él embarcaciones de mayor porte que el que permite este calado.

Los resultados obtenidos del estudio de los condicionantes náuticos y el cambio paisajístico mediante cartografía nos ayudan a entender el porqué de la ubicación del enclave portuario de Oiasso en dicho lugar concreto; sin embargo, es imposible contestar a esta pregunta sin tener en cuenta la presencia de la minería de la zona, que fue sin lugar a dudas la pieza decisiva para la elección de dicho emplazamiento.

### **3 La minería**

Entre los distintos materiales encontrados en las diversas campañas de excavación, se encuentran desde semillas, suelas de zapatos, utensilios de pesca, cerámicas, vidrios, hasta una bomba de Ctesibio. Sin embargo, son los materiales mineros encontrados en la zona próxima al puerto así como en los diversos cotos mineros más cercanos a Irún los que llaman la atención.

Al igual que con todos los temas relacionados con la época romana, la minería también ha sido en la zona del País Vasco un tema muy reciente. A pesar de su tardía investigación, en los últimos años se ha dado en Guipúzcoa una actividad muy intensa en torno a la misma.

La explotación más importante de Guipúzcoa pertenece al macizo paleozoico de Aiako Harria, con una superficie de 6.913 hectáreas y una altura de aproximadamente 800 metros, y marca el inicio de la cadena montañosa de los Pirineos. Aiako Harria (en vasco; Peñas de Aya, en español) delimita con la Comunidad Foral de Navarra en las zonas de Bera de Bidasoa y Lesaka, y en la zona guipuzcoana con Irún y Oiartzun (Urteaga y Ugalde, 2011, pp. 538).

Las investigaciones sobre la minería romana de Aiako Harria las comenzó en 1803-1804 Juan Guillermo Thalacker, comisionado de Carlos IV que tenía como objetivo inspeccionar los trabajos de José Antonio Sein. A pesar de su publicación relatando todo lo que había visto, sus palabras no fueron tenidas en cuenta por los investigadores posteriores, quienes llegaron a cuestionar todo su relato (Urteaga, 2007-2008, pp. 8). Tras esto, la primera fase de exploraciones arqueoespeleológicas comenzó en el año 1983 y contó con dos fases de investigación. La primera empezó en Arditurri y la segunda se vio impulsada por el descubrimiento del puerto romano de Oiasso en 1992, lo que supuso que se revalorizara todo lo relacionado con la época romana en la zona y se diese un impulso a las investigaciones. A partir del 2000, en el marco de la declaración del Parque Natural de Aiako Harria, se puso en marcha un programa de trabajo para el reconocimiento de los distintos cotos mineros ubicados en la zona (Urteaga, 1997, pp. 492; Urteaga y Ugalde, 2011, pp. 539).

De los cotos mineros que se han identificado en la zona de Aiako Harria, cinco de ellos pertenecen al municipio de Irún: San Fernando, Belbio, San Narciso, Meazuri y Askain, mientras que Arditurri pertenecería a Oiartzun (Urteaga, 2014, pp. 280). Serán estos cinco cotos los que mayor interés despiertan en cuanto al enclave portuario que se analiza, debido sobre todo a su cercanía con el mismo.

El foco de Arditurri (aunque perteneciente al municipio de Oiartzun) es el que ha proporcionado resultados más interesantes, sobre todo para la época que nos concierne. Este coto minero cuenta con 44 galerías que conforman un total de cuatro kilómetros. Entre los minerales metálicos que se han explotado a lo largo del tiempo se encuentran la galena, la blenda, la calcopirita, la siderita, la hematites y la goethita. Será la galena el material minero relacionado directamente con el periodo romano (Urteaga y Ugalde, 2011, p. 540).

Por lo tanto, son seis en total los cotos mineros que quedarían cercanos a la actual Irún, a no mucho más de seis kilómetros de la costa. Son abundantes

los restos materiales de esta época que se han ido documentando; entre estos, tenemos lámparas, lucernas, cuencos, *sigillata* —restos de los talleres de Montans y Tricio—, vidrio, ánforas, vestigios de madera y semillas de diversos tipos. Esta sucesión de material romano, así como la importancia de todos los cotos mineros documentados en la zona, ha hecho posible la interpretación de un distrito minero que podría tener su sede en Oiasso.

Al igual que con el material orgánico, las sucesivas excavaciones llevadas a cabo desde 1992 en la ciudad de Irún han sacado a la luz grandes instalaciones siderúrgicas. Como podemos leer en el artículo «El hierro en época romana. Tradición e innovación en los territorios vascos», escrito por Mertxe Urteaga (2016), en 2005 se localizaron en Irún una serie de hornos, aunque nunca fueron excavados por la falta de un plan de estudio que justificara la destrucción de sedimento arqueológico. A pesar de no haber sido excavados, en los hallazgos del complejo portuario de Oiasso aparecieron numerosas escorias y utensilios relacionados con la producción del hierro. En este sentido, se encontraron algunas zonas de la *horrea* pavimentadas con escorias, ocupando una superficie de 24 m<sup>2</sup>, lo que indica un gran número de desechos relacionados con la mina (Urteaga, 2016, pp. 102).

Además de todo lo mencionado, otro dato muy interesante sobre los materiales mineros encontrados en las excavaciones del puerto son los resultados de los análisis geoquímicos y micropaleontológicos de sedimentos de las áreas portuarias de Irún. Según los análisis practicados en el estrato arqueológico que data de entre 70-90 d. C., las concentraciones de plomo son superiores a lo habitual (77-111 mg/kg). En cuanto a los sedimentos del siglo II d. C., la concentración de plomo asciende a 315-1187 mg/kg (Urteaga, 2012, p. 218). Esto, por tanto, sería una clara evidencia de la explotación, transporte y tratamiento de la galena que se extraía en época romana del distrito minero de Aiako Harria.

Estos datos de la concentración de plomo obtenidos en las excavaciones del puerto romano de Oiasso podrían ser comparados con los de otros puertos romanos conocidos que estuvieron ligados a la minería en época antigua. De esta forma, sería posible establecer el grado de integración de Oiasso en una red de redistribución de metales extraídos de sus proximidades, así como establecer si la construcción del puerto estuvo relacionada con la minería de sus alrededores.

Como es bien sabido, el área cantábrica ha sido ya desde época romana un lugar clave para la explotación de distintos minerales. Así pues, sabemos que la romanización y conquista de las zonas de Cantabria y Asturias se vio motivada entre otros aspectos por la explotación del mineral y el provecho que el

imperio podría sacar de ello<sup>3</sup>. No son muchos los estudios llevados a cabo en esta zona norte que relacionen la minería con el comercio que se debió dar desde los enclaves portuarios que hoy día se conocen. A pesar de que son diversas las fuentes que informan sobre los distintos puertos romanos en la costa cántabra —algunos de ellos proceden de noticias de poca fiabilidad y bastante confusas—, no han podido ser probadas mediante la arqueología en muchos de los casos. Debido a la falta de investigaciones en esta zona de la Península, es imposible comparar los niveles de plomo en los sedimentos del puerto de Oiasso con los de otra zona cercana que pudiera tener mayores similitudes con la explotación mineral que se dio en el País Vasco.

Debido a esta problemática, ha sido imposible comparar los niveles de plomo en sedimentos romanos de la actual ciudad de Irún con los de un enclave portuario de la zona cantábrica. Sin embargo, y aunque las similitudes entre los puertos de Oiasso y Cartagena son menores —puesto que el nivel de explotación de las zonas así como los condicionantes que presentan son diversos—, se ha podido encontrar un paralelismo entre ambos enclaves, en cuanto a la explotación del mineral se refiere, que ha demostrado el papel decisivo que jugó Oiasso en la explotación del mineral.

La antigua ciudad de Carthago Nova fue en época antigua una ciudad portuaria muy importante en Hispania, y nos ha llegado de la misma abundante información mediante diversos autores clásicos. La zona cercana a Cartagena era muy rica en metales, lo que pudo impulsar a los romanos a establecerse en dicho lugar para explotar los recursos que les ofrecía el entorno. No es de extrañar que los romanos buscasen lugares estratégicos para sus asentamientos, donde pudieran aprovechar los recursos que la propia naturaleza ofrecía para así poder abastecerse y desarrollar actividades comerciales entre distintas zonas. Es importante mencionar que además de la explotación romana de este territorio se tienen también indicios que demuestran la exploración minera por parte de los fenicios. Esto queda reforzado entre otras circunstancias debido al descubrimiento de los pecios Mazarrón I y Mazarrón II, con sendos cargamentos de bloques de plomo.

Centrándonos en la época que nos concierne y cogiendo como referencia los datos expuestos en la tesis del doctor Felipe Cerezo que indican la presencia de partículas de plomo en momentos cronológicos concretos, se han comparado los niveles de Oiasso y Carthago Nova. De esta forma, se ha obtenido

---

**3** Las fuentes clásicas (Plinio, Estrabón, Isidoro de Sevilla) hablan sobre la minería en Cantabria como uno de los factores decisivos para su romanización. Los hallazgos arqueológicos han evidenciado que la explotación del mineral estuvo bien desarrollada, habiéndose probado la explotación de la galena y la cerusita (Mantecón, 2000, pp. 37-58).

como resultado el grado de actividad minera que se dio en la actual ciudad de Irún.

Según los datos estudiados por Felipe Cerezo en su tesis *Los puertos antiguos de Cartagena. Geoarqueología, Arqueología Portuaria y Paisaje Marítimo. Un estudio desde la Arqueología Náutica*, en época romana y más concretamente en el 50 a. C. los niveles de partículas de plomo ascendieron de 100 PPM a más de 1000 PPM. Estos datos nos indican que este aumento de las partículas de plomo se dio debido a la creciente explotación minera que desempeñaron los romanos en esta región. De esta forma, y teniendo en cuenta que los datos de plomo en los sedimentos romanos del complejo portuario de Irún dieron como resultado un aumento de entre 315-1187 mg/kg en el siglo II d. C., se podría concluir exponiendo la importancia de la aglomeración urbana de Oiasso y de su puerto como centro de actividades mineras de la zona guipuzcoana.

Además de los niveles de plomo y de las instalaciones siderúrgicas (que aunque no fueron excavadas muestran un carácter minero), si tenemos en cuenta las cronologías tanto de la explotación de las minas (época de Augusto y todo el periodo altoimperial) como de la construcción y uso del espacio portuario (siglo I d. C. - finales siglo II d. C.), nos daremos cuenta de que ambas cronologías encajan a la perfección, por lo que se reforzaría aún más la teoría de que Oiasso era la sede de la minería de la zona. Desde esta visión, el puerto habría podido ser construido para la exportación y el intercambio del material minero que se extraía de los cotos de Arditurri y que precisaba de un transporte por mar. En este sentido, sería de gran interés analizar la actividad portuaria de cara al transporte del mineral y su relación con los hornos fundidores de la zona.

■ Cerámica Común   ■ Cerámica de Paredes Finas   ■ Sigillata   ■ Ánforas

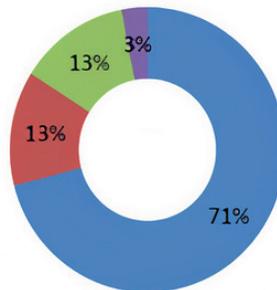


Figura 3. Reinterpretación del gráfico de producciones cerámicas de Oiasso. Elaboración propia.

No podemos olvidar mencionar el escaso porcentaje de ánforas entre los materiales cerámicos estudiados en esta aglomeración urbana de carácter portuario. El número total de fragmentos cerámicos asciende a 128.884 (Urteaga y Amondarain, 2015, p. 233). Si analizamos los porcentajes que se observan en el gráfico, nos damos cuenta de que el grupo de las ánforas representa tan solo el 3% del total de los fragmentos hallados. Este hecho llama la atención debido sobre todo al carácter portuario de Oiasso, donde sería lógico pensar que las ánforas fueran un elemento clave para el transporte de alimentos u otros materiales, por eso de que son el método de transporte idóneo para el comercio por mar. Sin embargo, su poca representación en Irún podría deberse a que los materiales transportados fueran sobre todo materiales mineros bien trabajados o en bruto, que no necesitaran de un recipiente de las características de las ánforas para ser transportados. De esta forma, se podría hipotetizar que el metal fuera transportado en forma de lingote, después de haber sido trabajado en las instalaciones siderúrgicas que estuvieron en marcha en época romana.

Otro hallazgo que pudo estar relacionado con la minería es la bomba de Ctesibio<sup>4</sup>, respecto a la cual, si bien ha sido estudiada como bomba de achique para las embarcaciones, debido sobre todo a que el hallazgo se dio en zona portuaria, no podemos descartar otros usos relacionados con el material minero. Hoy por hoy, las bombas de Ctesibio son un tema muy discutido entre los investigadores. Algunos piensan que estas bombas eran utilizadas como bombas hidráulicas para extraer agua acumulada en las minas y otros, sin embargo, piensan que eran utilizadas para operaciones mineras que alternaran agua y fuego, lanzando agua a presión sobre la roca y consiguiendo así su fragmentación (Blanco, 2016, p. 2). En el caso concreto de Oiasso, al ser encontrado en zona portuaria, se pensó que podría utilizarse para desaguar las sentinas de las

---

4 En las excavaciones de 1998-1999 se encontró en el solar de Tadeo Murguía un objeto metálico muy interesante de 4,5 cm de diámetro. Tras estudiarlo con detenimiento, se pudo llegar a la conclusión de que aquel objeto mecánico pertenecía a una válvula de una bomba tipo Ctesibio. Gracias al investigador Thorkild Schiöler, se pudo reconocer el modo de apertura y cierre; según Schiöler, tiene similitudes a la aparecida en el puerto romano de Civitavecchia y pertenece a un reducido número de testimonios de esta índole (Urteaga, Schiöler, Noain y López de Munain, 2009-2010, pp. 40). Son muy pocas las evidencias que tenemos acerca de este tipo de bombas, y hay unos pocos ejemplares con los que comparar este hallazgo de Irún. Podemos mencionar la aparecida en Sotiel Coronado (Huelva) en 1899 y que hoy está expuesta en el Museo Arqueológico de Madrid, la bomba de La Unión (Murcia), las tres bombas de Bolsena (Italia), la bomba del Antiquarium de Bolsena (Roma), la bomba de Castrum Novum (Italia), la bomba de Torre Valdaliga (Cerveteri), las cuatro bombas del pecio Dramont D (Francia), la bomba de Aventicum (Suiza), la bomba de Jülch Kirchberg (Alemania) (Urteaga, Schiöler, Noain y López de Munain, 2009-2010, p. 45). Podemos encontrar otras muchas bombas de achique de madera relacionadas con embarcaciones, como la documentada en el pecio de Ullastres I, pero que no coincidirían con el tipo Ctesibio hallado en Irún.

embarcaciones. Sin embargo, siendo Oiasso un puerto que estuvo ligado a la minería romana, su uso pudo ser múltiple.

Son muchas las preguntas que surgen a medida que se analiza la relación de Oiasso con la explotación del mineral: ¿funcionaría el espacio portuario de Oiasso como punto de exportación y transporte de mineral del distrito minero y los cotos de Arditurri?, ¿sería su función principal no comercial, sino de transporte local de mineral en bruto?, ¿tendríamos aquí una explicación a la escasa importancia del material anfórico para situarnos en un puerto de pequeño-mediano tamaño?, ¿por dónde y cómo transportaban el material extraído hasta Oiasso?

#### 4 Conclusiones

Mediante el estudio de todos los elementos que conforman el Paisaje Cultural Marítimo de la zona de interés, ha sido posible entender una serie de aspectos que estarían estrechamente ligados al comercio que se dio desde Oiasso y que han permitido entender aspectos relacionados con la navegación, el comercio y la relación entre la ubicación del enclave portuario y su entorno geográfico.

Gracias a los datos obtenidos de las rosas de vientos y oleaje, ha sido posible conocer las dificultades que presentaba la entrada y salida al puerto romano de la actual ciudad de Irún, así como los meses más adecuados para llevar a cabo el comercio en esta zona guipuzcoana. Sin embargo, es evidente que, a pesar de las dificultades que a simple vista presentaba el enclave, no impidieron que se llevara a cabo en Oiasso un comercio de pequeña escala, dirigido sobre todo a la Galia y al interior de la Península<sup>5</sup>.

Las amplias mareas y el propio calado del estuario dificultarían y limitarían el acceso de embarcaciones hacia su interior y, a su vez, ponen en evidencia la necesidad de un lugar de fondeo para embarcaciones de mayor tamaño que no pudieran acceder al estuario. En ese sentido, el estudio mediante cartografía histórica ha permitido ver, entre otras cosas, la reutilización del espacio dedi-

---

5 Las procedencias cerámicas: zona de Oiasso, Galia del Sur, valle del Ródano, Italia, valle del Ebro, Rioja, Hispania, Mediterráneo, algunos de origen desconocido. No debemos olvidar que aunque la mayoría de los fragmentos pertenezcan a las procedencias que ya hemos mencionado, se hallaron también cerámicas de otros centros de producción pertenecientes al valle del Ródano, Italia, Cataluña e incluso alguna proveniente del norte de África. Todas estas procedencias tienen una representación mínima en el cómputo general de las investigaciones, por lo que no se puede afirmar que hubiera un contacto directo con estas localidades. Sería más lógico pensar que estas cerámicas fueran fruto de intercambios puntuales o de reutilizaciones que propiciaron que estas cerámicas llegaran a Irún (Urteaga, 1992; Urteaga, Amondarain, 2015, pp. 260).

cado a la navegación y establecer el tonelaje y calado medio de las embarcaciones que podrían acceder en época romana hasta el puerto de Oiasso.

Tomando como referencia el estudio de Giulia Boetto publicado en su artículo «Le port vu de la mer: l'apport de l'archéologie navale à l'étude des ports antiques», en el que hace una clasificación de los barcos romanos en distintos grupos, podremos saber cuáles eran los tipos de embarcaciones que podrían acceder hasta la actual Irún en época antigua. Giulia clasifica las embarcaciones en cuatro grupos dominantes; sin embargo, a nosotros nos interesan tres de ellos: embarcaciones de gran tamaño y uso común, como la *Madrage de Giens* (70-65 a. C.), con tonelajes de entre 350-390 toneladas y un calado de 3,5-3,7 metros; embarcaciones de mediano tamaño, como la *Bourse de Marseille* (190-220 d. C.), con un tonelaje de 130-150 toneladas y un calado de 2,2-2,3 metros; y, por último, las embarcaciones de pequeño tamaño con un calado de entre 2-1,4 metros y un tonelaje de entre 70-50 toneladas (Boetto, 2008, p. 118).

Teniendo esto en cuenta, el tipo de embarcación que pudo acceder en época romana era de pequeño porte, con un calado menor a 1,5 metros y un tonelaje aproximado de 50 toneladas, sin descartar la llegada de embarcaciones de porte mayor a zonas cercanas de la bahía.

Ligado a la reutilización del espacio, cabe analizar con detenimiento el caso del fondeadero de Higuer como lugar de fondeo de grandes embarcaciones que no pudieran acceder al interior del estuario. Si tenemos en cuenta los calados medios del estuario así como las mareas y las corrientes que estas formarían, queda al descubierto la complicación que conllevaría su acceso al corazón del estuario. Siguiendo esta lógica, parece coherente pensar que el fondeadero de Higuer fuera utilizado para fondeo de grandes barcos y que mediante pequeñas lanchas se llevara a cabo el comercio. Esta hipótesis además se ve reforzada por el hallazgo de un pecio de época romana en dicho lugar. Sin embargo, la segunda hipótesis que se baraja es que las embarcaciones más grandes, frente a los problemas para navegar por el estuario, fueran guiadas por pequeñas embarcaciones, siempre en circunstancias de marea alta y con un calado que lo permitiera. Es probable que las dos hipótesis con las que trabajamos hubieran sido utilizadas a lo largo de los distintos siglos dependiendo de las necesidades, aunque ha quedado en evidencia que para época romana esta última hipótesis no tendría validez para embarcaciones de gran calado.

Son diversos los datos que han demostrado a lo largo de esta investigación la relación tan estrecha que tuvieron los cotos mineros más cercanos y el complejo portuario de la actual Irún. Son diversos los cotos mineros de las inmediaciones de Irún, y que pertenecen a su término municipal, en los que se ha

descubierto presencia romana, como el de San Fernando, Belbio, San Narciso, Meazuri y Askain, que quedarían englobados dentro de los términos de Irún. Es el coto minero de Arditurri el mejor estudiado y el que mejor se conoce en la actualidad; quedaría dentro del término de Oiartzun y cercano al río que podría conectar las minas con el pueblo, facilitando la movilidad del mineral extraído y evitando la complicada orografía que presenta el camino desde Arditurri hasta Irún. Podríamos de esta manera pensar que la explotación de este coto hubiera tenido una sede de paso en Oiartzun. De esta forma, el mineral se transportaría por río hasta Oiartzun y desde allí se cogería un camino terrestre más sencillo y directo que transportaría el mineral hasta la ciudad portuaria, desde donde se comercializaría a otros lugares más lejanos. Esta última teoría es una mera hipótesis que ha surgido a lo largo de esta investigación, sobre todo tras conocer la orografía de la zona de primera mano; sin embargo, será necesario el estudio de la zona para poder comprobarlo.

El complejo portuario de Oiasso y todo lo que se creó a su alrededor se vio motivado sobre todo por la cercanía de los cotos mineros de donde los romanos extraían minerales con los que poder llevar a cabo un comercio. Además de la cercanía con los cotos mineros, Oiasso es un lugar estratégico por su cercanía a la Galia. El establecimiento de los romanos en dicho lugar supuso la creación de un puente que unía Oiasso y la Galia, creando así una ruta terrestre que conectaría «ambos lugares» y facilitaría un comercio entre ambos territorios. Además, Oiasso también tenía rutas que conectaban esta zona con el interior de la Península, lo que ofrecía mayores posibilidades de comercio. Otra ventaja pudo ser la protección que ofrecía el lugar en cuanto a los temporales, ya que al ser un lugar alejado unos cinco kilómetros de la bahía de Txingudi estaba resguardado de las condiciones meteorológicas adversas.

Por tanto, este enclave portuario fue en época romana una aglomeración urbana creada para impulsar el comercio de minerales con otras zonas que estaban bajo dominación romana (Britania, Galia, interior de Hispania). Teniendo en cuenta los datos obtenidos del análisis de materiales y sus procedencias, sabemos que Oiasso fue un enclave portuario de carácter regional y que desempeñó un papel de puerto redistribuidor, sobre todo de los materiales extraídos de la mina.

## Referencias bibliográficas

- ALKAIN SORONDO, P., URTEAGA ARTIGAS, M. e IBÁÑEZ ARTICA, M. (2012, marzo). Monedas romanas de Oiasso; la excavación arqueológica del solar Calle Santiago-Bidasoa (Irún). *Gaceta Numismática*, (183), 7-15.

- AMUNDARAIN GANGOITI, M. L. y URTEAGA ARTIGAS, M.<sup>a</sup> M. (2015). Vajillas de mesa romanas importadas en Oiasso (Irun, Gipuzkoa): *Terra Sigillata* y paredes finas. *Ex Officina Hispana. Cuadernos de la SECAH*, (2), 233-252. [https://www.exofficinahispana.org/wp-content/uploads/2020/04/Ex-Officina-Hispana-Cuadernos-de-la-SECAH-2-Tomo-I\\_013.pdf](https://www.exofficinahispana.org/wp-content/uploads/2020/04/Ex-Officina-Hispana-Cuadernos-de-la-SECAH-2-Tomo-I_013.pdf)
- BLANCO, P. (2016, marzo). *Ingenios mecánicos para la explotación del medio. Bomba hidráulica romana*. [Folleto. Pieza del mes. La aventura humana]. Madrid: Museo Arqueológico Nacional. <http://www.man.es/man/dam/jcr:e2866b8b-4f7a-4ad6-9c90-7bb890b347a2/man--piezames-2016-03-bomba.pdf>
- BOETTO, G. (2010, enero). Le port vu de la mer: l'apport de l'archéologie navale à l'étude des ports antiques. *Bollettino di Archeologia on line, Volume Speciale, I*, 112-128. [https://bollettinodiarcheologiaonline.beniculturali.it/wp-content/uploads/2019/01/9\\_Boetto\\_paper.pdf](https://bollettinodiarcheologiaonline.beniculturali.it/wp-content/uploads/2019/01/9_Boetto_paper.pdf)
- CEREZO-ANDREO, F. (2017). Los puertos antiguos de Carthago Nova, nuevos datos desde la arqueología marítima y geoarqueología portuaria. En J. M. Campos Carrasco y J. Bermejo Meléndez (eds.), *Los Puertos Atlánticos Béticos y Lusitanos y su relación comercial con el Mediterráneo*. (Hispania Antigua, Serie Arqueológica, 7). (pp. 435-475). Roma: «L'Erma» di Bretg schneider.
- \_\_\_\_\_. (2018). El estudio de la navegación antigua (s. II a. C. - s. VI d. C.) a través del paisaje costero en las costas de la Cartaginense. En J. M.<sup>a</sup> López Ballesta (coord.) y M.<sup>a</sup> M. Ros Sala (ed. científica), *Phicaria. VI Encuentros Internacionales del Mediterráneo. Navegar el Mediterráneo*. (pp. 148-161). Mazarrón: Universidad de Mazarrón. <https://cutt.ly/ZFYDlAt>
- MANTECÓN CALLEJO, L. (2000). La minería romana en Cantabria. *Nivel Cero*, (8), 37-58. [https://revistanivelcero.files.wordpress.com/2012/08/nc8\\_03.pdf](https://revistanivelcero.files.wordpress.com/2012/08/nc8_03.pdf)
- URTEAGA ARTIGAS, M.<sup>a</sup> M. (1997). Minería romana en Gipuzkoa. En *I Coloquio Internacional sobre la Romanización en Euskal Herria*. (Isturitz. Cuadernos de Prehistoria-Arqueología, 8). (pp. 491-515). San Sebastián: Sociedad de Estudios Vascos.
- \_\_\_\_\_. (2005). El puerto romano de Oiasso (Gipuzkoa). En M.<sup>a</sup> M. Urteaga Artigas y M.<sup>a</sup> J. Noain Maura (eds.), *Mar Exterior: el Occidente atlántico en época romana*. (Actas del congreso internacional celebrado en Pisa, 6-9 de noviembre de 2003). (pp. 85-106). Roma: Escuela Española de Historia y Arqueología; Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- \_\_\_\_\_. (2007-2008). El *Vasconum saltus* y Oiasso. *Boletín Arkeolan*, (15), 171-184.

- \_\_\_\_\_. (2012). La minería romana en Gipuzkoa y el distrito de Oiasso (Irún). En A. Orejas, Ch. Rico (eds.), *Minería y metalurgia antiguas: Visiones y revisiones*. (pp. 201-218). Madrid: Casa de Velázquez.
- \_\_\_\_\_. (2014). Minería romana en el Cantábrico oriental. *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Granada*, (24), 267-300. <https://doi.org/10.30827/cpag.v24i0.4095>
- \_\_\_\_\_. (2016). El hierro en época romana. Tradición e innovación en los territorios vascos. En X. Orue-Etxebarria Urkitza, M. A. Apellániz Ingunza y P. Gil Crespo (eds.), *Historia del hierro en Bizkaia y su entorno*. (pp. 77-116). Bilbao: Universidad del País Vasco.
- URTEAGA ARTIGAS, M.<sup>a</sup>M. y AMUNDARAIN GANGOITI, M. L. (2015). La cerámica común romana en *Oiasso* (Irun, Gipuzkoa). *Ex Officina Hispana: cuadernos de la SECAH*, (2), 253-278. [https://www.exofficinahispana.org/wp-content/uploads/2020/04/Ex-Officina-Hispana-Cuadernos-de-la-SECAH-2-Tomo-I\\_014.pdf](https://www.exofficinahispana.org/wp-content/uploads/2020/04/Ex-Officina-Hispana-Cuadernos-de-la-SECAH-2-Tomo-I_014.pdf)
- URTEAGA ARTIGAS, M.<sup>a</sup>M. y ARCE, J. (2011). *Erromatar arkeologia Gipuzkoan. Arqueología romana en Gipuzkoa*. (pp. 8-243). Donostia - San Sebastián: Gipuzkoako Foru Aldundia - Diputación Foral de Gipuzkoa.
- URTEAGA ARTIGAS, M.<sup>a</sup>M., SCHIÖLER, T., NOAIN, M. J. y LÓPEZ DE MURNAIN FERNÁNDEZ, D. (2009-2010). La válvula de la bomba Ctesibio de Oiasso, Irun (Gipuzkoa). *Boletín Arkeolan*, (16), 40-48.
- URTEAGA ARTIGAS, M., UGALDE, T. (2011). El distrito minero de Oiasso: la minería romana de Aiako Harria y el coto de Arditurri (Oiartzun, Gipuzkoa). En J. M. Mata-Perelló, L. Torró i Abat y M. N. Fuentes Prieto (eds.), A. Neira Campo y O. Puche Riart (coeds.), *Actas del V Congreso Internacional sobre Minería y Metalurgia históricas en el Suroeste Europeo (León, 19-21 de junio de 2008). Libro en homenaje a Claude Domergue*. (pp. 541-560). Madrid: SEDPGYM.

## Recursos web

<https://portus.puertos.es/>

<http://www.arkeolan.com/empresa.php>

# Isis, nuestra señora del mar. El culto isíaco como religión marítima

Israel Santamaría Canales

Universidad de Cádiz

«Yo inventé la navegación. [...]  
Yo soy la señora de los ríos, vientos y mar. [...]  
Yo aplaco la mar y desencadeno la tormenta. [...]  
Yo soy la señora de la navegación.  
Yo hago innavegable lo navegable a mi antojo».

*Himno de Cime*<sup>1</sup> (ss. I - II d. C.)

## 1 Introducción

En la Antigüedad, el mar Mediterráneo constituía un crisol de culturas en toda regla, un hervidero cosmopolita en el que, aparte de piratas, naufragios y tempestades, se producían contactos entre todo tipo de civilizaciones de Oriente y Occidente. Este punto de encuentro entre tres continentes, Europa, África y Asia (Turcan, 2001, pp. 15-23), hizo de puente entre sociedades que probablemente no se habrían conocido de otro modo y favoreció un intercambio de ideas y creencias que, en no pocas ocasiones, dio lugar a fenómenos de muy distinta naturaleza y largo recorrido. Por ello, a nadie le debería chocar que una divinidad egipcia, tras caer en manos de una dinastía macedonia y sufrir una serie de cambios al pasar por un filtro helénico, impactase de lleno en la órbita del Imperio romano, pudiéndose encontrar restos de su culto en la práctica totalidad de la geografía imperial. Por supuesto, se habla de la diosa Isis<sup>2</sup>, quien

1 Himno de Cime (15, 39, 43, 49, 50); Muñiz Grijalvo, 2006, pp. 73-74.

2 Isis no deja de ser una diosa femenina de las muchas que pueden encontrarse en la historia de la humanidad. Para una visión de conjunto sobre estas deidades, véanse Downing, 1999; Baring y Cashford, 2005; Klein, 2009.

jamás habría llegado a ser lo que fue sin el Mediterráneo, ni mucho menos a gozar de tal grado de difusión y popularidad<sup>3</sup>. Uno de los múltiples planos que abarca su figura es el marítimo, y el mar obtuvo un papel protagonista que es fundamental para comprender el denominado «como culto isíaco»<sup>4</sup> en su conjunto.

## 2 Antecedentes marítimos de la diosa Isis en el Antiguo Egipto

¿Cómo llegó una divinidad de Egipto, tierra más bien desértica y no muy dada a estrechar lazos con el mar, a detentar el título de diosa de la navegación? En sus inicios, Isis (conocida como Ast, nombre jeroglífico que significa «trono») era una deidad local perteneciente a la enéada heliopolitana. Hija de Geb (la tierra) y Nut (el cielo), tuvo por hermanos a Osiris, Set y Neftis, y fue también esposa del primero, con el que engendró a Horus. Pese a su carácter sincrético, que en última instancia le permitiría asimilar las atribuciones de otras diosas afines como su propia hermana Neftis, Hathor o Maat, el dominio de lo marítimo no figuraba entre ninguna de sus cualidades primigenias. Como máximo, podía llegar a mostrar su control sobre el Nilo, eje central de la cotidianidad egipcia y fuente tanto de vida como de muerte para los habitantes del país. Sin embargo, tradicionalmente se consideraba que el río representaba a Osiris, cuyas aguas inundaban los campos cultivados (Isis), gracias a lo cual germinaba el preciado grano o cereal.

Visto así, Isis podría considerarse más una divinidad terrestre que marítima. Cierto es que a veces aparecía sobre la barca solar de Ra o podía ejercer influjo sobre las mareas como diosa lunar que era, pero su relación con lo marino<sup>5</sup> no iba mucho más allá. El punto de inflexión lo demarca la llegada a Egipto de una nueva dinastía de procedencia grecomacedónica: la Lágida, instaurada por uno

3 Popularidad en lo que respecta a los muchos lugares en los que encontró seguidores. Ni siquiera los análisis más optimistas invitan a pensar que pudo llegar a convertirse en una religión hegemónica, como hizo el cristianismo.

4 Debe matizarse el uso de expresiones como isismo, culto isíaco o culto a Isis. En el Antiguo Egipto, Isis era una de las muchas diosas allí veneradas, sin un culto propio o un clero dedicado en exclusiva a la adoración de su persona. En épocas posteriores, por ejemplo la helenística y la imperial, sí que se podrá hablar de culto isíaco, pese a que este integraría a otros miembros del panteón egipcio como Osiris/Serapis, Horus/Harpócrates o Anubis. Eso sí, en ningún caso hay una iglesia unificada bajo una única dirección, sino de focos aislados a su servicio.

5 Otra particularidad interesante es la relación entre Isis y Sothis, o lo que es lo mismo, la estrella Sirio, que solía aparecer en el cielo el mismo día en que se desbordaba el Nilo. Isis-Sothis, donde se representa a la diosa a lomos del can astral, era la responsable de que el río fluyese a su debido tiempo. En este sencillo ejemplo, Isis se convierte al instante en diosa del cielo, de las estrellas, de la tierra y del agua con una única asociación de elementos.

de los generales de Alejandro Magno, Ptolomeo (Arroyo de la Fuente, 1999). El faraón Ptolomeo I Sóter, ansioso por conciliar su propia cultura con la de sus nuevos súbditos, emprendió una serie de reformas que impactaron de lleno en multitud de ámbitos, incluido el religioso. De esta revolución cultural surgen elementos como, por ejemplo, el dios Serapis o la metamorfosis helenística de Isis, y será a partir de este momento cuando la susodicha inicie el proceso que desembocará en una deidad idéntica y totalmente diferente a un mismo tiempo, un fenómeno de lo más curioso que conjuga lo tradicional con lo novedoso (Burkert, 2005, pp. 15-29) y en donde también hay espacio para el mar.

A través de la nueva capital del Estado ptolemaico, Alejandría, Egipto experimentará un aperturismo sin precedentes que resultará determinante para la transformación de Isis en diosa del mar. Por un lado, la llegada masiva de comerciantes extranjeros (muchos de ellos griegos<sup>6</sup>) facilitará la difusión territorial del culto por el mar Mediterráneo; y por el otro, el miedo a lo desconocido y la necesidad de que aquellos que se adentran en sus aguas regresen sanos y salvos harán de Isis, ya por estas fechas patrona o diosa tutelar de la ciudad, la protectora por antonomasia de los marineros. El faro de Alejandría, una de las siete maravillas del mundo antiguo, resultó asimismo imprescindible en el desarrollo de Isis Pharia, advocación donde primaba la luz que iluminaba a los barcos que zarpaban del puerto alejandrino o arribaban a él. El terreno ya estaba abonado para que Isis expandiese sus horizontes con un enfoque marítimo que se acentuaría en siglos venideros.

### 3 La expansión isíaca por el mundo mediterráneo<sup>7</sup>

Como norma general, se suele responsabilizar sobre todo a mercaderes y esclavos del auge de Isis fuera de sus fronteras natales. La presencia de la diosa en la Hélade fue un importante apoyo para que la diosa empezara a resultar una cara conocida por la zona, alterada eso sí por una serie de variables que terminarían asemejándola a los misterios de Eleusis consagrados a Démeter y su hija Perséfone (Caquot *et al.*, 1982, pp. 68-76). El Ática, Delfos, Corintio, Argos, Lesbos, Rodas, Esmirna, Éfeso, Halicarnaso, Creta, Chipre... son solo algunas de las ciudades que terminarían por acoger a Isis. Sin embargo, ninguna de

---

6 No conviene olvidar que, antes de la irrupción de los Lágidas en Egipto, ya hay documentados iseos y comunidades consagradas a Isis en la Hélade, por ejemplo en el Pireo. Para más información, véase Plácido, 1996.

7 Pese a que tiene ya casi dos décadas a sus espaldas, sigue resultando imprescindible el atlas que elaboró Laurent Bricault con los iseos y restos arqueológicos compilados hasta el momento de su publicación. Véase Bricault, 2001.

ellas resultaría tan decisiva como la isla de Delos, un emporio mercantil, centrado en la compraventa de esclavos, que favoreció la propagación del culto por otras regiones con las que mantenían relaciones comerciales. Una de estas fue la Magna Grecia, en el sur de la actual Italia.

No se puede afirmar con total seguridad que Isis llegó a la península itálica desde Delos, aunque es la hipótesis más aceptada, aparte de ser la más probable. En cambio, tampoco conviene descartar tan a la ligera otras posibilidades, ya que por ejemplo la región de Campania mantenía numerosos contactos mercantiles con Oriente: el puerto de Nápoles mantuvo un abundante tráfico de navíos procedentes de aquellas lejanas tierras, y Pozzuoli (o Puteoli<sup>8</sup>) hizo lo propio con Alejandría (Grimal, 1982, p. 49). Habiendo penetrado el culto isíaco en la Magna Grecia, era cuestión de tiempo que se abriese paso hasta la ciudad de Roma, a la que supuestamente llegó bajo el gobierno de Sila (década de los ochenta del siglo I a. C.) (Turcan, 2001, pp. 26-27). La trayectoria del culto en el crepúsculo de la República romana solo puede clasificarse como turbulenta e Isis se verá «ilegalizada» en varias ocasiones por el Senado, que siempre terminará fracasando en su empeño debido a la presión popular. No será hasta bien entrado el siglo II d. C. cuando deje de ser considerada por la población una mera extravagancia extranjera y pase a formar parte del panteón oficial pagano.

Resulta curioso que del mar, el medio por el que Isis extendió sus tentáculos por buena parte de los dominios romanos, llegara un revés que repercutiría tan negativamente en el culto isíaco durante el tránsito de era: la batalla naval de Accio. La sucesión de guerras civiles que caracteriza el periodo tardorrepblicano tornó a su fin con el enfrentamiento entre los dos miembros más poderosos e influyentes del segundo triunvirato: Octavio, a un lado, y Marco Antonio, al otro, apoyado este último por la reina egipcia Cleopatra VII, la última representante de la dinastía Lágida e identificada para más señas como «Nueva Isis». La derrota de estos últimos ante el heredero de Julio César marca, entre otras cosas, el devenir de las divinidades egipcias en suelo romano durante las próximas décadas. No se llegó a una abolición completa y se las podía seguir venerando en capillas privadas, pero sí que quedaron relegadas a un segundo plano en detrimento de los dioses tradicionales.

Tras el reinado de Calígula, posible devoto del culto isíaco según las estimaciones más optimistas, la religión recupera la libertad de antaño y empieza

---

**8** En dicha localización está documentada antes del 105 a. C. la existencia de un santuario consagrado a las divinidades alejandrinas. Estaba edificado frente al mar y su suntuosa decoración recaía sobre todo en los marineros y comerciantes marítimos del emplazamiento.

extenderse de nuevo por el mapa del imperio; según nos muestra la documentación arqueológica, alcanzó su punto álgido en tiempos de Adriano (López Salvá, 1992). De vital importancia en el proceso que detallamos es el puerto de Ostia, donde Isis ya recibía apelativos como «Nuestra Señora del Mar» en su calidad de guía para barcos repletos de mercancías, trigo o esclavos; esta devoción marítima quedará perfectamente recogida en la advocación de Isis Pelagia<sup>9</sup>, junto con Isis Pharia la más representativa de cuantas atañen al ámbito de lo marítimo. El arraigo del culto en localizaciones portuarias como Ostia puede deberse al cosmopolitismo que suele caracterizar a sus gentes, más abiertas a los extranjeros que a diario subían o bajaban de las embarcaciones, promoviendo intercambios de todo tipo como ya ocurrió en Delos.

En la segunda mitad del siglo III d. C., la diosa Isis comienza a perder fuelle y esto repercute por supuesto en el número de testimonios conservados. Hay monedas de esta fecha en las que aparecen Serapis e Isis Pharia, solo que en un contexto de celebración del Año Nuevo (al igual que hoy día, se profetizarían buenos deseos de paz, amor, salud, felicidad, prosperidad, etc.), por lo que podría tratarse más de una formalidad continuista que de una conmemoración litúrgica (Bricault, 2006, pp. 171-176). Las flotas imperiales siguieron estando bajo el auspicio de Isis, en especial la *annona*, y el grano egipcio llegó a surtir también a la nueva capital oriental, Constantinopla, por lo que se la siguió teniendo en consideración hasta que el conjunto del imperio optó en bloque por el monoteísmo cristiano como única forma válida de religión. Una prueba más del pragmatismo a ultranza que caracterizó al pueblo romano.

A finales del siglo IV, cuando el declive del paganismo es ya innegable, se siguen sucediendo hechos en los que la vertiente marítima de la diosa Isis permanece vigente. Una de las últimas restauraciones documentadas de un santuario isíaco fue la del Iseo y su pórtico en el puerto de Ostia, de claras connotaciones marítimas y llevada a cabo en tiempos de los emperadores cristianos Valente, Graciano y Valentiniano II. Cuando la situación empieza a ser ya descaradamente hostil para la aristocracia politeísta, un prefecto del pretorio de nombre Nicómaco Flaviano al parecer suplicó ayuda en público a la diosa del faro, que no puede ser otra que Isis Pharia<sup>10</sup>; el hecho de que el prefecto llevara la cabeza rasurada no hace sino confirmar lo ya dicho. También se sabe que, al menos hasta el año 394, se acuñaron monedas de bronce con la imagen de

---

9 Los debates en torno a Isis Pelagia vienen de muy lejos, marcando un punto de inflexión Bruneau, 1961 y sus aportes sucesivos.

10 Esto lo sabemos a través de un panfleto anónimo en verso titulado *Carmen contra los paganos*.

Isis Pharia, así como de Serapis, Harpócrates y Anubis, una actividad del todo ilegal por aquel entonces.

Todo fue de mal en peor para los dioses egipcios y sus seguidores, y entre las acciones más sangrantes llevadas a cabo en su contra se encuentran el saqueo del Serapeo de Alejandría en el 393<sup>11</sup> y la ya mencionada clausura del Iseo de Filé en el 535 (Baring y Cashford, 2005, p. 661). Las causas que explican o pueden arrojar algo de luz sobre la expansión del culto isíaco a través del mar continúan sin estar del todo claras y no hay consenso en torno a si fue una operación político-religiosa orquestada desde el trono ptolemaico, una suerte de misión evangelizadora desempeñada por devotos isíacos —tal y como la entendemos en la actualidad— o la consecuencia indirecta de un comercio de ultramar a escala mediterránea sin pretensión proselitista alguna, al menos en sus orígenes. De lo que no cabe duda es que la expansión del culto a Isis por el Imperio romano solo se entiende, al igual que el propio imperio, en un contexto demarcado por los vastos confines del mar Mediterráneo.

#### 4 Isis, la diosa del mar

Visto el modo en que el culto isíaco consiguió abrirse camino en las costas bañadas por el mar Mediterráneo<sup>12</sup>, conviene hablar de cuanto se refiere a la diosa Isis *per se* como divinidad marítima, haciendo hincapié en las advocaciones bajo las que fue adorada desde este punto de vista. No solo se trata de una diosa del mar más, sino de la mismísima inventora de la navegación, sin la cual los seres humanos desconocerían el modo de cruzar las aguas a bordo de sus barcos; de hecho, un sirviente del emperador Galba le dedicó una inscripción a Isis Pelagia en la que la llamaba «Nuestra Señora de la Flota» (CIL 6, 8707). Una de las más características representaciones de Isis que la muestran como patrona de los navegantes es aquella en que la diosa aparece junto a la vela de un barco.

No es la única imagen que la relaciona con el entorno marítimo, pero sí la más abundante e icónica, ya que aparece en monedas, sellos, lucernas, relieves, etc. (Bricault, 2006, pp. 43-100). De todas las citadas, son las fuentes nu-

**11** Decimos saqueo, y no destrucción, porque no todos los autores contemplan del mismo modo este episodio clave en el enfrentamiento entre cristianismo y paganismo a finales del siglo IV; por ejemplo, Aja Sánchez, 2007.

**12** También llegó a Hispania, destacando casos como el de Baelo Claudia en la actual provincia de Cádiz (Bolonia, Tarifa). Para una visión de conjunto sobre los restos de cultos egipcios en la península ibérica, véase Alvar, 2012. Para el iseo baleonense, imprescindible Dardaine *et al.*, 2007, y Soria Trastoy, 2010.

mismáticas<sup>13</sup> las que arrojan un mayor caudal de información sobre el particular. De hecho, casi se puede hablar de una imagen tipo que se repite una y otra vez, del modo en que sigue: una mujer adulta, de pie, cubierta por una túnica que la cubre por completo, bajo una vela que ondea mecida por el viento, portando las más de las veces un sistro (y en ocasiones una cesta de mimbre o *kalathos*). También se representa, aunque no siempre, el casco de un navío o una galera, y en casos como el de Alejandría o Éfeso aparece el faro justo al fondo, lo que entronca esta iconografía isíaca con la advocación de Isis Pharia, íntimamente relacionada con el mar y los marineros.

Otra manifestación usual es la de Isis junto a un timón y una cornucopia o cuerno de la abundancia, que se puede encontrar con facilidad en diversos elementos de la cultura material. En este caso, se produce además un proceso de «hibridación» de lo más curioso, al aunar en una misma silueta una diosa egipcia con una divinidad de la buena suerte: Tique o Tyche, la Fortuna romana, que también suele ir empuñando una cornucopia de la que manan todos los bienes. ¿Qué significa esta combinación? Todo parece indicar que Isis no solo protege a sus seguidores de los peligros en altamar, sino que garantiza una existencia apacible y libre de complicaciones en todos los recovecos de la vida humana. Esta asimilación de Isis con Fortuna alcanza sus máximas cotas en la advocación de *Isityche*.

Hasta la actualidad, no ha habido un consenso claro en manuales y obras especializadas sobre cómo llamar a esta Isis velada o con vela, ya que carece de una nomenclatura cultural que nos facilitaría mucho las cosas. Algunos especialistas la denominan Isis Pelagia, mientras que otros optan por Isis Pharia (esté o no en compañía del célebre faro), lo que genera cierta sensación de incertidumbre cuando se pretende abarcar la Isis marítima desde una perspectiva global.

Seis son los principales epítetos con los que Isis aparece acompañada cuando se hace alusión a su faceta marítima, aunque no todos parecen estar relacionados en exclusiva con este ámbito. Conviene tratarlos por separado, aunque solo sea para detallar con minuciosidad (o al menos la que nos permiten los restos conservados, que tampoco es mucha) en qué consiste cada uno.

A pesar de que Isis Pelagia ha sido utilizada en reiteradas ocasiones como la advocación que mejor se ajusta a lo que hoy entendemos por Isis marítima, y de hecho es así, en realidad no son tantas las veces que ha aparecido en registros escritos e iconográficos, siendo mucho más prolífica la de Isis Pharia.

---

13 Para el caso de las monedas de Isis navegando, indispensable acudir a Bricault, 2008, pp. 29-32.

El geógrafo Pausanias (Paus. II, 6) alude a un templo de Isis Pelagia (a la que llama «Pelagía») en Corinto, que contrapone a otro santuario de Isis egipcia, ambos situados junto a otro par de recintos sacros de Serapis. ¿Cuál es la distinción entre estas dos Isis?, ¿quizás la Isis egipcia mantendría su aspecto original en pleno siglo II d. C., mientras Isis Pelagia sería la variante grecorromana posterior? Solo podemos arrojar hipótesis al respecto, aunque no sería la primera vez que un autor clásico hace gala de su desconocimiento sobre el culto isíaco (Santamaría Canales, 2015, pp. 240-241).

Aunque ya ha sido mencionada en reiteradas ocasiones, la advocación de Isis Pharia es, junto con la anterior, la más valiosa para nuestros propósitos. Se puede detectar su rastro en literatura, epigrafía<sup>14</sup> y numismática, y además su imagen constituye un icono fácilmente identificable e imposible de concebir sin su intencionalidad marítima. Un enigma por descifrar es si existió o no, en Alejandría o en la isla de Pharos, un santuario consagrado a Isis Pharia, algo que hasta ahora no ha podido demostrar la arqueología, aunque existen indicios suficientes como para pensar que debió ser así. Bajo esta guisa, Isis se constituye en el faro que ilumina el sendero naval (también existencial y ultraterreno) que han de recorrer sus feligreses. La mención de Ovidio a la ternera de Pharos en su obra *Arte de amar* (Ou, *Ars.* III, 635-640) entronca la figura de Isis con Ío, hija de Ínaco, una de las numerosas amantes de Zeus que huyó a Egipto convertida en una vaca y fue identificada con la diosa del Nilo.

No tan conocida como las dos anteriores, pero igualmente importante, es la advocación de Isis Euploia (la que proporciona buena travesía). Euploia es un término que también ha figurado al lado de la diosa Afrodita/Venus, otra divinidad marítima de renombre en el mundo antiguo, con la que Isis marina guarda no pocos parecidos y paralelismos. Una teoría válida sobre la asimilación entre estas dos deidades deposita la responsabilidad de la misma en manos de la esposa de Ptolomeo II Filadelfo: Arsínoe II (Bricault, 2006, pp. 13-36). Al parecer, la reina habría favorecido tanto directa como indirectamente el culto a Afrodita, ya por aquel entonces asimilada a Isis en Egipto y en otros lugares del mundo mediterráneo. Afrodita Euploia era la advocación responsable de garantizar la protección de marinos y comerciantes en sus travesías, y llegó a asimilarse esta diosa con la consorte real que tanto la benefició y que dio nombre a no pocas ciudades portuarias, no solo en su tierra natal. Llegados a este punto, que Isis entrase en la ecuación era de lo más esperable.

---

14 La práctica totalidad de epígrafes conservados sobre Isis y Serapis puede consultarse en Bricault, 2005.

Sin ser una advocación de carácter exclusivamente marítimo, Isis Soteira sí que aparece en algunas ocasiones en un contexto relacionado con la navegación. Estando consagrada a dar refugio al fiel en todas sus acepciones, ¿por qué no iban también a suplicar su ayuda los marineros y comerciantes antes de adentrarse en rutas navales donde requerirían toda la ayuda posible? En especial por la costa sirio-palestina, se hallaron dedicatorias en su honor en las que le agradecen el apoyo que les ha permitido sortear infinidad de peligros y sobrevivir a condiciones en extremo hostiles. Por qué estas súplicas y muestras de gratitud iban dirigidas a Isis Soteira y no a Euploia o Pharia es algo sobre lo que solo se puede teorizar, porque bien podría deberse a variaciones locales o a matices que se nos escapan. Puede parecer una diferencia poco significativa, ya que en el fondo se está hablando de la misma diosa, pero alguna razón debe haber que explique la preferencia por una u otra elección.

En algunas ocasiones se hace referencia a Isis marina con otras dos advocaciones, Isis Kybernétes o Kyvernati (la del timón) e Isis Ormistria (la que da buen anclaje). La primera de las dos se usa en ocasiones para aludir a quienes cruzan en barca el río Nilo, lo que permite entablar conexiones con el Egipto natal donde surgió la diosa. Los pasajes en los que estas figuran son problemáticos y ambiguos, por lo que la terminología empleada en ellos sigue produciendo quebraderos de cabeza en la comunidad investigadora; ni siquiera se han podido identificar todos los puertos costeros en los que presuntamente Isis bendijo a los marineros locales bajo dichos nombres. Ambos títulos aparecen en textos sacros como las aretalogías y las letanías, y hay que tener muy en cuenta que ninguna estatua o referencia epigráfica incluye estas dos advocaciones, todo lo contrario de las anteriormente expuestas, así que es bastante probable que carezcan por completo de significación ritual.

Como se dijo antes, no es posible delimitar con precisión cuándo se habla de una advocación y cuándo de otra, y esto es aplicable a Isis como divinidad marítima y a otras facetas de la diosa egipcia. Lo más sencillo sería delimitar bien el terreno comenzando con Isis Pharia y circunscribirla a su relación con el faro de Alejandría. Con respecto a Pelagia, Euploia y Soteira, aplicados a la seguridad marítima, parecen responder a coordenadas distintas, en concreto geográficas y cronológicas: siguiendo a Bricault (2006, pp. 101-112) y siempre según los testimonios de los que disponemos, Euploia predomina en la época helenística, mientras que Pelagia hace lo propio en el periodo romano o imperial; por el contrario, Soteira, en relación con el mar, parece una particularidad del espacio bañado por el mar Egeo. El resto de epítetos, como ya indicamos, parecen tener más un valor literario que cultural.

La pregunta clave es: ¿estamos hablando de una misma diosa contemplada desde distintos ángulos o de divinidades «diversas» a las que el fiel acudía en función de cuál fuese su necesidad más inmediata? La diosa Isis era ya, desde sus orígenes egipcios, una deidad depredadora por naturaleza, que arrebató atributos y facultades ajenas hasta abarcarlo prácticamente todo<sup>15</sup>. Al igual que Isis Lactans incide en el papel de madre que amamanta con dulzura a su pequeño o Isis Perséfone realiza su título de reina del inframundo como esposa de Osiris, estas advocaciones marinas (Pelagia, Pharia y Euploia; Soteira en menor medida) solo expresan una de las muchas motivaciones que podían impulsar al fiel a solicitar el amparo de esta mecenas universal que todo lo puede. El mundo de las creencias es tan etéreo que hay que seguir extrayendo cuanto sea posible de los vestigios que han llegado hasta hoy. Lo que sí parece fuera de toda duda es que Isis llegó a representar el *summum* de cuantas diosas marítimas hubo en el Imperio romano.

## 5 Las fiestas de la navegación

Una de las festividades más solemnes y emblemáticas del culto isíaco es el *Navigium Isidis* («Ploiaphesia» sería el nombre griego), literalmente «navío de Isis». Esta fiesta representa uno de los mejores exponentes de la conexión habida entre la diosa y el mar, y su importancia destaca aún más si cabe el valor que lo marítimo llegó a desempeñar en su culto isíaco durante la época imperial. Cada 5 de marzo, fecha mayoritariamente aceptada por los investigadores, si bien se admiten variaciones leves en función del año, los fieles daban la bienvenida a la primavera con una ceremonia religiosa rebosante de alegría. Una fastuosa procesión tomaba las calles de un modo que recuerda, y mucho, a eventos religiosos o folclóricos actuales, así como a algo tan desposeído de carácter sacro como el carnaval. Al contrario que en otros festejos isíacos en los que proliferaban el llanto, las lamentaciones a voz en grito o incluso las heridas físicas infligidas por el devoto en su propio cuerpo, aquí primaba la felicidad por encima de todas las cosas.

Como viene siendo habitual en los estudios isíacos, Apuleyo<sup>16</sup> vuelve a ser uno de nuestros principales referentes literarios para el conocimiento de esta fiesta y su famoso Libro XI de *El asno de oro* presenta una descripción muy precisa de las procesiones y del ritual en la orilla que tenía lugar al término de

15 Isis Miriónima o la diosa de los dioses mil nombres, así se la llegó a conocer. Véase Bricault, 1996.

16 Para un estudio general sobre la imagen de la sociedad romana transmitida en la obra de Apuleyo, véase Hidalgo de la Vega, 1986.

la fiesta. Según sus palabras (Apul. *Met.* XI, 9-16), una muchedumbre de ambos sexos se dirigía extasiada en dirección al mar, vestida de lino blanco y entonando cánticos a los que acompañaba la música de instrumentos como sistros, flautas y caramillos. En las procesiones aparecían distintos individuos enmascarados, incluyendo uno con una máscara de Anubis que solía estar involucrado en esta celebración (Arroyo de la Fuente, 2002), y también una vaca sagrada como símbolo de la fecundidad. Por supuesto, no podía faltar la imagen de la diosa, que era escoltada por los presentes lujosamente vestida y engalanada con joyas y ricos adornos, algo que no sorprende.

Al arribar a la costa se colocaba en el agua una nave, el navío de Isis que da nombre a la celebración, una obra de artesanía labrada con todo lujo de detalles y materiales de la mayor calidad imaginable. Se empleaba oro en su construcción, la vela conllevaba un dispendio que no estaba al alcance de cualquiera, y la embarcación aparecía recubierta por pinturas e inscripciones doradas que debían otorgarle un aspecto hermoso y solemne (Muñiz Grijalvo, 2012). Junto a esta se ofrendaban perfumes, un puré hecho a base de leche y otros obsequios que simbolizaban la fecundidad y la prosperidad en esta nueva etapa del año en la que el mar volvía a estar de nuevo en funcionamiento. Cabe añadir que, con este ritual, se perseguía ante todo el bienestar de los marineros en sus peligrosos viajes por el entorno que los romanos denominaban *Mare Nostrum*, pero también contaba con una dimensión política y otra más metafísica o espiritual: la protección y la buena fortuna que la diosa dispensaba a sus seguidores tanto en esta vida como en la de ultratumba, pudiendo vencer al destino.

Tras ello, la procesión emprendía el camino de vuelta y regresaba al templo, donde volvían a colocar las estatuas de los dioses en su ubicación habitual. El escriba o *hierogrammata* hacía llamar a los *pastóforos*, que pronunciaban los votos anuales del culto en beneficio del emperador, el Senado, el orden ecuestre y el pueblo romano, incluyendo una breve mención a los navegantes y navíos sometidos a la ley del imperio. Aunque no es seguro y solo se puede especular al respecto, es de suponer que esta ceremonia contaba con diferencias locales y fórmulas variables en función de la zona, lo que confería a la fiesta un particularismo que difícilmente se puede rastrear sin documentación o registros arqueológicos pertinentes. Lo que sí se ha atestiguado es que la ceremonia siguió teniendo lugar tras la prohibición del culto durante el reinado de Teodosio, y que, pese a quedar sepultados por la nueva religión oficial del imperio, el cristianismo, los fieles isíacos encontraron otras vías para seguir manteniendo viva su fe y este tipo de celebraciones.

Un autor que menciona el festival es Ausonio en su libro de églogas (Auson. XIII, 23, 25), donde nombra rituales extranjeros como las naves de Isis.

Además de las citadas referencias literarias, existen hallazgos arqueológicos que certifican dicha práctica; entre otros, registros epigráficos de Eritrea, Tomoi, Bizancio, Tenos, Nicomedia o Seleucia de Pieria, por citar solo algunas de las localizaciones en las que tenemos atestiguada la celebración de este ritual. Además, se tiene constancia de que se celebró en muchos otros emplazamientos, como por ejemplo Céncreas, Anfípolis, Quíos, Filé, etc. El apologeta cristiano Lactancio, en su *Instituciones divinas* (Lact. *Inst.* I, 11, 20-22), vincula el mito de Ío con la veneración que Isis recibe como diosa del mar y con el Navigium Isidis, y afirma que durante un día fijado en el calendario se festejaba la travesía en barco de esta deidad, lo que demuestra según sus palabras que Ío navegó y no nadó.

Además del Navigium Isidis, existía otro festival isíaco de menor importancia aunque también vinculado con el mar. Bajo el nombre de Sacrum Phariae, se daba cada 25 de abril la bienvenida al puerto de Ostia a la flota frumentaria llegada desde Egipto (Donalson, 2003, pp. 65-92). El título de dicha fiesta resulta más que suficiente como para figurar en estas páginas, ya que alude tanto a la advocación de Isis Pharia como al faro de Alejandría, esenciales en la vertiente marina del culto isíaco, como ya se ha dicho. Además, tenía lugar en Ostia, ciudad portuaria sobre la que Isis ganó ascendencia en medio de un clima de multirreligiosidad explícita (Witt, 1997, pp. 70-88). El emperador en persona participaba en este rito, quizás más estatal que religioso, y así aparece reflejado en medallones datados en el reinado de Cómodo, donde también se aprecia un sacrificio propiciatorio en honor tanto de la diosa como de su esposo Serapis.

## 6 Conclusiones

En suma, a lo largo del artículo se ha asistido a un recorrido sintético por la trayectoria de Isis como deidad marítima y por la determinante influencia que los navegantes y el mar Mediterráneo han ejercido en el auge de su culto por la vasta geografía que conformó el Imperio romano. Resulta sorprendente la facilidad con la que una divinidad y su credo se pueden amoldar a las necesidades de poblaciones tan distintas, tanto para captar nuevos devotos como por contentar a los que ya se poseen, adaptándose a los cambios de mentalidad del momento. El presunto halo de elitismo con el que algunos estudiosos impregnan este culto, afirmación motivada principalmente por el dispendio de sus fieles más privilegiados, tampoco termina por sostenerse en este ámbito. Se puede dar por hecho que los mercaderes capaces de hacer negocios de un extremo al otro del Mediterráneo disponían, cuando menos, de una posición eco-

nómica acomodada, pero no cabe esperar lo mismo de todos los marineros, y mucho menos en el caso de los esclavos que se encomendaban a la diosa antes de que la embarcación zarpare.

En lo que se refiere al origen de esta Isis marina o «diosa marina visible», como la denominó Artemidoro en su *La interpretación de los sueños* (Artem. II, 34), y teniendo en cuenta los antecedentes egipcios de los que se habló en el primer apartado, puede afirmarse que son tres los principales desencadenantes de esta conversión: la revolución ptolemaica, la importancia en todos los ámbitos (político, social, económico, cultural, religioso, etc.) de Alejandría y la intervención de Arsínoe II. Estas condiciones, relacionadas entre sí, solo que no siempre con la intención de favorecer el culto isíaco, tuvieron que darse o, de lo contrario, difícilmente el destino de Isis habría sido el mismo, ni en sus implicaciones marítimas ni en su capacidad de expandirse por el mundo mediterráneo. La exigencia de un dios o una diosa que se erigiese en adalid y custodio de las expediciones náuticas hizo el resto. Y, por razones desconocidas sobre las que solo podemos elucubrar, ni deidades grecorromanas como Poseidón/Neptuno, Afrodita/Venus o Astarté/Tanit, entre otras, supieron aprovechar esta coyuntura en su favor, mientras que en cambio Isis sí lo hizo.

La vinculación del poder estatal con el culto a Isis, en determinados casos con la presencia del mismísimo emperador en algunos ritos y festividades, supone un filón para precisar las relaciones existentes entre el isismo y los distintos dirigentes que gobernaron sobre el Imperio romano. De hecho, la tutela por parte de dioses egipcios sobre algo tan fundamental como fue la *annona* supone un punto de partida idóneo para ahondar en este y otros asuntos. No se quiere dar a entender con esto que Isis y Serapis estuvieron íntimamente relacionados con el trono imperial, ni mucho menos que contaran con alguna posibilidad de constituir un culto de carácter estatal como sucedería *a posteriori* con el cristianismo. Existen indicios de sobra como para desechar dicha posibilidad, así como ausencia de intencionalidad por su parte, aunque sí parece quedar confirmada la simpatía hacia la religión isíaca de algunos emperadores, más o menos velada según el caso.

Una fuente de información que probablemente se ha perdido para siempre es la breve referencia en *El Satiricón* de Petronio (Petron. 114, 5; 117, 3; 140, 5), en la que parece ser que, en medio de una tempestad, se resaltaba el carácter de Isis Pelagia como protectora de los navegantes y las embarcaciones, algo que documenta Rodríguez Morales (1999, pp. 214-223) en su artículo sobre el particular; por desgracia, el estado fragmentario en el que nos ha llegado esta obra convierte en una labor imposible cualquier intento de reconstruir una información que, tal vez, podría ser determinante para nuestro cometido (imagine-

mos, si no, las lagunas que arrastraríamos de haber corrido igual suerte *El asno de oro* de Apuleyo). En la misma línea, Luciano de Samosata, en *El barco* (Luc. Nav. 5; 14-15), llega a mencionar a la diosa hasta en tres ocasiones: en la primera, esta aparece representada en ambos lados de un navío que lleva su nombre; en la segunda incide en lo mismo al referirse a Isis, el gran barco de Adimanto; y en la tercera, simplemente solicita a un amigo que por Isis le traiga de Egipto pescados escabechados del Nilo, perfumes de Canopo o un ibis de Menfis<sup>17</sup>, por citar solo algunas referencias más.

También hay que realizar una revisión exhaustiva de los restos arqueológicos conservados relativos a Isis y su culto con una mínima conexión con lo navegable. Las monedas y las estatuas, por ejemplo, ofrecen todo un campo abonado del que se puede extraer mucho jugo, sobre todo si se complementan con estudios dedicados a las representaciones de otras divinidades del mar<sup>18</sup>. Eso, y poner el material disponible en común con los ritos y las especificidades del isismo relacionadas con ríos, lagunas o cualquier otro entorno transitable, ya que es el valor sacro del agua<sup>19</sup> lo que más puede captar nuestra atención si finalmente optamos por encuadrar los estudios religiosos del mar en un contexto más amplio. La espiritualidad de estos marineros de la Antigüedad<sup>20</sup>, así como de aquellos que puntual o constantemente participaban en rituales marítimo-religiosos, estuviesen o no relacionados con este estilo de vida, es una cuestión que suscita innumerables preguntas que siguen a la espera de ser contestadas por los estudiosos<sup>21</sup>.

## Referencias bibliográficas

AJA SÁNCHEZ, J. R. (2007). Tolerancia religiosa romana e intolerancia cristiana en los templos del Alto Egipto: Raíces y huellas. *Gerión*, 25(1), 417-470.

17 Por el contexto de la frase se sobreentiende que estos productos deberían traerlos en barco desde el País del Nilo (de hecho, llega a decir que si las naves pueden transportalas, incluyan también las pirámides en el cargamento), así que el «por Isis» se pronuncia con una intencionalidad muy clara, orientada a una venturosa travesía en alta mar.

18 Imprescindible para este cometido los trabajos de Mirella Romero Recio sobre las religiones marítimas en el mundo griego, en especial Romero Recio, 2000.

19 Otro título de obligada consulta sobre este menester es Wild, 1981.

20 Curiosas son las reflexiones que arroja Greg Woolf sobre el mar Mediterráneo como espacio de culto compartido por pueblos de lo más diversos; en Woolf, 2003.

21 Sin estar al 100% relacionado con nuestro tema, resultan interesantísimos los aportes que incluyen Richard Gordon y Valentino Gasparini en varios de sus artículos; por ejemplo, en Gordon y Gasparini, 2014.

- ALVAR, J. (2012). *Los cultos egipcios en Hispania*. Besançon: Presses Universitaires de Franche-Comté.
- ARROYO DE LA FUENTE, A. (1999). Isis y Serapis, legitimadores de la realeza en época ptolemaica. *Boletín de la Asociación Española de Egiptología*, (9), 157-174.
- \_\_\_\_\_. (2002). El culto isíaco en el Imperio romano. Cultos diarios y rituales iniciáticos: Iconografía y significado. *Boletín de la Asociación Española de Egiptología*, (12), 207-232.
- BARING, A. y CASHFORD, J. (2005) El mito de la diosa: Evolución de una imagen. Madrid: Siruela.
- BRICAULT, L. (1996). *Myrionimi. Les épiclèses grecques et latines d'Isis, de Sarapis et d'Anubis*. Stuttgart-Leipzig: B. G. Teubner.
- \_\_\_\_\_. (2001). *Atlas de la diffusion des cultes isiaques (Ive siècle av. J. C. - Ixe siècle apr. J. C.)*. (Mémoires de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 23). París: Peeters Publishers.
- \_\_\_\_\_. (2005). *Recueil des inscriptions concernant les cultes isiaques (RICIS)*, 3 vols. (Mémoires de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 31). París: Peeters Publishers.
- \_\_\_\_\_. (2006). *Isis, Dame des Flots*. (Collection Ægyptiaca Leodiensia, 7). Lieja: Presses Universitaires de Liège.
- \_\_\_\_\_. (2008). *Sylloge Nummorum Religionis Isiacae et Sarapiacae (SNRIS)*. (Mémoires de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 38). París: Peeters Publishers.
- BRUNEAU, P. (1961). Isis Pélagia à Délos. *Bulletin de correspondance hellénique*, (85), 435-446.
- BURKERT, W. (2005). *Cultos místéricos antiguos*. Madrid: Trotta.
- CAQUOT, A., DUCHESNE-GUILLEMIN, J., HADOT, P., TROCME, E. y TURCAN, R. (1982). *Formación de las religiones universales y de salvación Las religiones en el mundo mediterráneo y en el Oriente Próximo. I*. (Colección «Historia de las religiones», vol. 5, dirigida por H.-C. Puech). Madrid: Siglo XXI de España Editores.
- DARDAINE, S., FINCKER, M., LANCHI, J. y SILLIÈRES, P. (2007). *Belo VIII: Le sanctuaire d'Isis*. Madrid: Casa de Velázquez.
- DONALSON, M. D. (2003). *The Cult of Isis in the Roman Empire: Isis Invicta*. Nueva York: Edwin Mellen Press.
- DOWNING, C. (1999). *La diosa: Imágenes mitológicas de lo femenino*, Barcelona: Kairos.
- GORDON, R. L. y GASPARINI, V. (2014). Looking for Isis 'the Magician' (*ḥkꜣy.t*) in the Graeco-Roman World. En L. Bricault y R. Veymiers (coords.), *Bibliotheca Isiaca III*. (pp.39-53). Burdeos: Ausonius.

- GRIMAL, P. (1982). La formación del Imperio romano: El mundo mediterráneo en la Edad Antigua III. (Colección «Historia Universal Siglo XXI, vol. 7»). Madrid: Siglo XXI de España Editores.
- HIDALGO DE LA VEGA, M.<sup>a</sup>J. (1986). *Sociedad e ideología en el Imperio Romano: Apuleyo de Madaura*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca.
- KLEIN, F. (2009). *Cuando Dios era mujer*. Córdoba: Arcopress Ediciones.
- LÓPEZ SALVÁ, M. (1992). Isis y Serapis: Difusión de su culto en el mundo grecorromano. *Minerva*, (6), 161-192.
- MUÑIZ GRIJALVO, E. (2006). *Himnos a Isis*. Madrid: Trotta.
- \_\_\_\_\_. (2012). Isis, diosa del Nilo, y el mar. En E. Ferrer Albelda, M.<sup>a</sup>C. Marín Ceballos y A. Pereira Delgado (coords.), *La religión del mar: Dioses y ritos de navegación en el Mediterráneo Antiguo*. (pp. 145-153). Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla.
- PLÁCIDO, D. (1996). El culto de Isis en Atenas durante el Imperio romano. En R. Rubio Rivera (coord.), *Isis: Nuevas perspectivas. Homenaje al profesor Álvarez de Miranda*. (pp. 1-11). Madrid: Ediciones Clásicas.
- RODRÍGUEZ MORALES, J. (1999). Tutela Nautis e Isis Pelagia en el Satyricon. *Ilu. Revista de Ciencias de las Religiones*, (4), 205-224. <https://revistas.ucm.es/index.php/ILUR/article/view/ILUR9999140205A>
- ROMERO RECIO, M. (2000). *Cultos marítimos y religiosidad de navegantes en el mundo griego antiguo*. Oxford: BAR Publishing.
- SANTAMARÍA CANALES, I. (2015). Isis a través de los textos: El culto isíaco en la literatura grecolatina de época altoimperial. *Ilu, Revista de Ciencias de las Religiones*, (20), 231-248.
- SORIA TRASTOY, T. (2010). ¿Por qué un Iseum en Baelo Claudia? *Aljaranda: revista de estudios tarifeños*, (76), 14-23. <https://cutt.ly/5Fox0pg>
- TURCAN, R. (2001). *Los cultos orientales en el mundo romano*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- WILD, R. A. (1981). *Water in the cultic worship of Isis and Serapis*. Leiden: Brill Archive.
- WITT, R. E. (1997). *Isis in the Ancient World*. Londres: Johns Hopkins University Press.
- WOOLF, G. (2003). A Sea of Faith? *Mediterranean Historical Review*, 18(2), 126-143.

# Las viviendas y el paisaje urbano de las ciudades portuarias de las provincias Baetica y Lusitania

Álvaro Corrales Álvarez

Universidad de Huelva

## 1 Introducción

En nuestros días toda literatura proyectual de arqueología romana de naturaleza temática cuenta entre sus capítulos con un apartado para la arquitectura doméstica. Así, el marco de referencia DEATLANTIR (Campos y Bermejo, 2017, p. 23) nos concede la posibilidad de aproximarnos a la morfología de la arquitectura doméstica y los habitantes de las ciudades portuarias del suroeste representadas en la figura 1 (p. 70). Como es natural, la literatura arqueológica sobre las diversas ciudades que conforman el marco de referencia del proyecto es desigual. Entre los múltiples factores a tener en consideración deben destacarse el grado de conservación de los vestigios y las políticas de gestión cultural encaminadas a conocer, planificar, controlar y difundir el patrimonio arqueológico (Mateos Cruz, 2008). En el panorama de la investigación arqueológica de las ciudades del suroeste, el caso de la arquitectura doméstica romana estuvo relegado a un segundo plano frente a los estudios consagrados a la edilicia pública (Corrales, Bermejo y Campos, 2016, p. 203). Algunos de los motivos que pueden explicar este fenómeno tienen origen en la propia arqueología urbana, no así otros. En este sentido, conviene recordar que los primeros pasos en esta búsqueda de conocimiento de la sociedad romana, a partir de sus vestigios, se centraron en el estudio de la arquitectura pública. Sin embargo, llevar a cabo el análisis y estudio de las casas de una ciudad romana equivale a enfrentarse a las limitaciones del registro arqueológico. Una de las dificultades existentes a la hora de identificar la funcionalidad de los ambientes de las viviendas en ciudades superpuestas se debe, en gran medida, a la parcialidad e inconexión de los datos obtenidos mediante las excavaciones de los predios

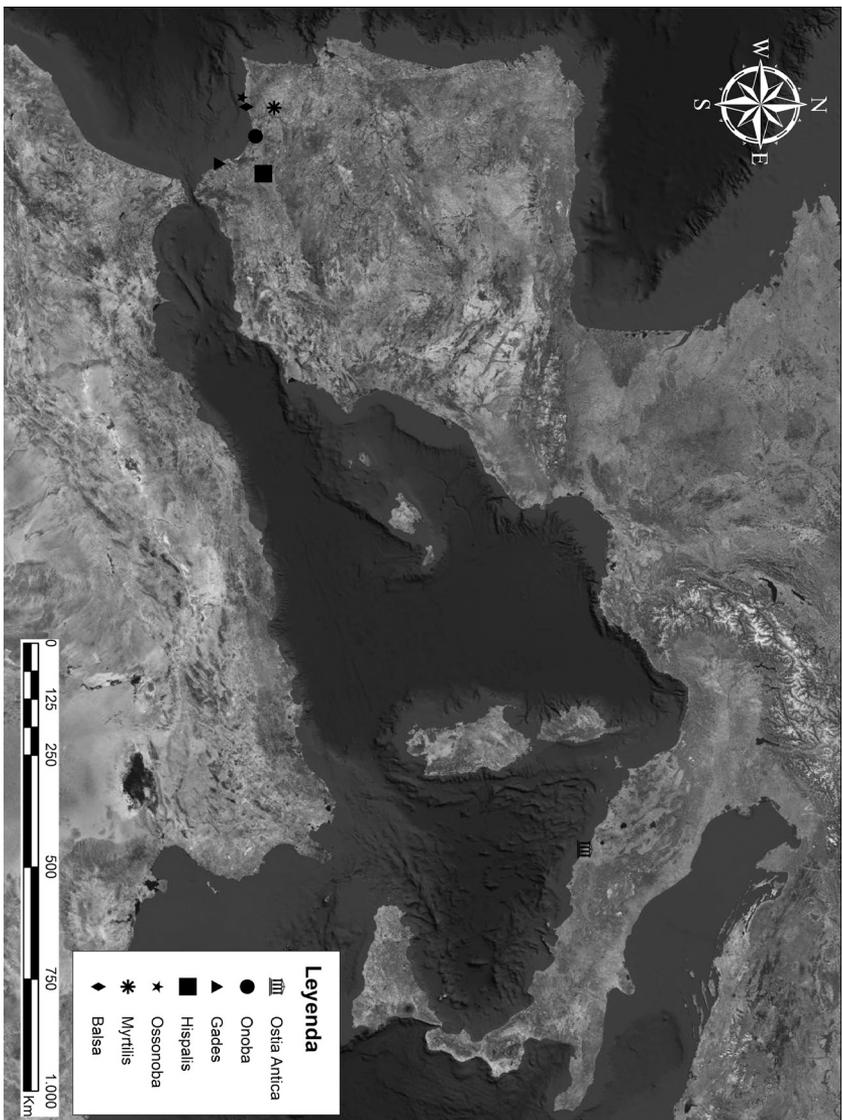


Figura 1. Mapa que muestra las ciudades portuarias de las provincias Baetica y Lusitania, así como el principal puerto del Mediterráneo: Ostia Antica. (Elaboración propia a partir de Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User community).

actuales. Estas parcelas urbanas son normalmente de dimensiones más reducidas que los solares romanos, lo que conlleva, con frecuencia, que muchos ambientes no puedan ser conocidos de manera integral, tanto en sus dimensiones como en su funcionalidad.

Así, los primeros trabajos sobre la arquitectura doméstica estuvieron más focalizados en los programas decorativos que en los análisis de conjunto. Este paradigma mutó a finales de 1990, momento en que comenzó a cobrar vigencia el interés por una visión global que concibe la vivienda desde el estudio de su arquitectura, el programa ornamental, la cultura material y su inserción en la trama urbana (Corrales Álvarez, 2016, p. 15).

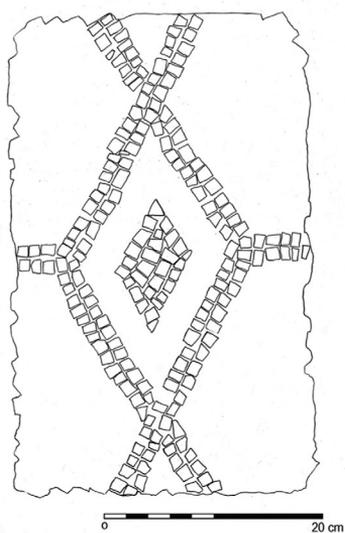
## 2 Balsa

El núcleo urbano de Balsa es una de las ciudades de la Lusitania más desconocidas hasta la fecha. Así, su presencia en fuentes textuales como Pomponio Mela, Plinio el Viejo, Ptolomeo o el Itinerario Antonino da buena fe de su existencia, si bien su localización no siempre resultó precisa hasta la identificación con Quinta de Torre d'Ares y Quinta das Antas, Tavira (Estácio da Veiga, 1971, pp. 219-220).

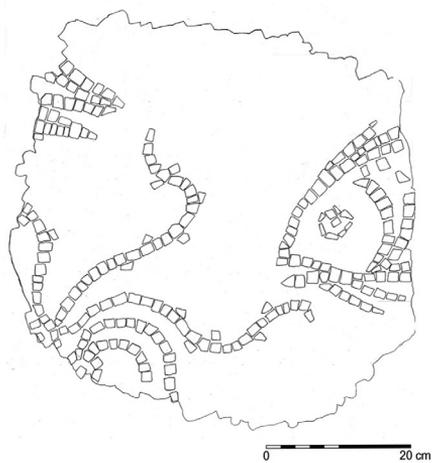
El asentamiento debió ser de cierta entidad, como lo atestigua la documentación de sus amonedaciones (Arévalo y Moreno, 2017, pp. 194-196), así como el registro de epígrafes (Fraga da Silva, 2007, p. 48) o su ciclo estatutario (Fraga da Silva, 2007, pp. 48-49), amén de las ingentes cantidades de materiales cerámicos recuperados en trabajos arqueológicos (necrópolis) que posibilitan una aproximación a la dinámica de ocupación del solar, con etapas de altibajos entre el año 66 a. C. y el año 415<sup>1</sup>, con un epílogo residual desde este momento hasta c. 624 (Fraga da Silva, 2007, pp. 40-41). Sin embargo, no es menos cierto que las investigaciones sistemáticas sobre el urbanismo están aún en un estado embrionario y sus datos resultan confusos. La literatura arqueológica relativa a la edilicia doméstica resulta muy escasa. Así, no hay constancia sobre las viviendas urbanas y las noticias relativas al poblamiento rural están aún sujetas a revisión (Fraga da Silva, 2006, p. 17). Los únicos testimonios palmarios de la edilicia de las *villae* se ven limitados a los mosaicos que pueden apreciarse en la figura 2 (p. 72) (Fernandes de Oliveira, 2010, pp. 15-17).

---

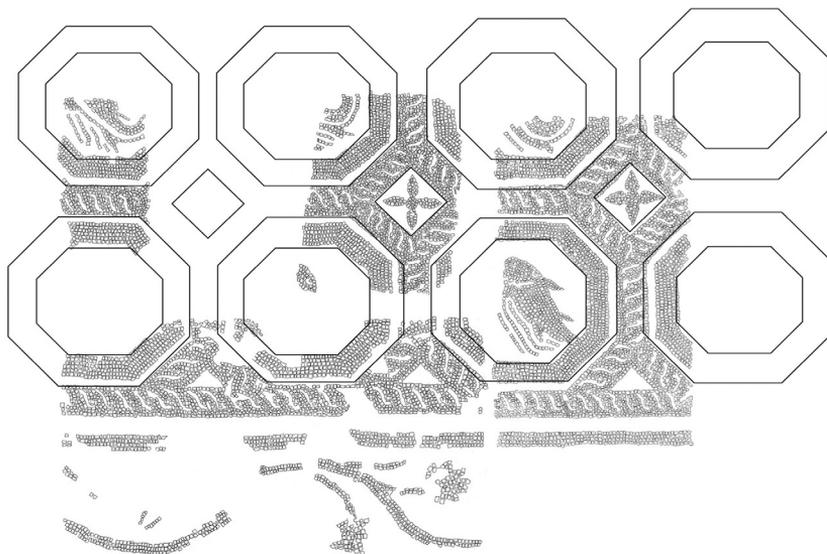
1 A lo largo del capítulo, las dataciones expresadas que no contengan ninguna referencia a abreviaturas deberán entenderse siempre como después de Cristo (d. C.), por lo que únicamente se considerarán como anteriores a Cristo aquellas fechas en las que figure expresamente la abreviatura a. C.



a)



b)



c)

Figura 2. a) Vista detalle del mosaico Quinta das Antas n.º 5 (Fernandes de Oliveira, 2010, fig.VII.1).

b) Vista detalle del mosaico Torre d'Ares n.º 6 (Fernandes de Oliveira, 2010, fig.VII.3).

c) Restitución del mosaico Pedras d'El Rei n.º 7 (Fernandes de Oliveira, 2010, fig.IX.3).

### 3 Gades

El panorama editorial de la arquitectura doméstica de la Cádiz romana dista mucho de ser satisfactorio, a pesar de los estudios más recientes (Lara Medina, 2019). Como sucede en otros asentamientos de la provincia Baetica, la documentación publicada hasta la fecha es muy parcial, como se aprecia en la figura 3 (p. 74). Los problemas acuciantes de desconexión entre investigación y gestión del patrimonio arqueológico de una ciudad cuyo solar tiene una ocupación de varios milenios son factores a tener en consideración (Vallejo y Niveau de Villedary, 2001, p. 97). En este sentido, algunos vestigios de restos presumiblemente domésticos han sido descubiertos a la luz de las continuas excavaciones arqueológicas llevadas a cabo en Cádiz, si bien solo puede aludirse a la excavación de la calle San Roque (Perdigones y Blanco, 1987, pp. 61-66) como construcción de naturaleza doméstica contrastada. A partir de los datos aportados por el informe de la excavación (Perdigones y Blanco, 1987, pp. 61-66), podemos inferir que los vestigios de la casa documentada aluden a la existencia de una secuencia de ocupación, al menos, bifásica. La cronología inicial es de los primeros decenios del siglo I (en relación con la cultura material asociada a la cama del mosaico mitológico). La causa de la destrucción del inmueble fue el fuego, y se atestiguaron huellas de incendio durante la excavación del solar.

Los restos arquitectónicos conservados corresponden, al menos, a dos estancias, sin que se conozca el perímetro total de la vivienda, ni su diseño en planta, ni la funcionalidad de las habitaciones. La primera estancia estaría formada por cuatro muros (A, B, C, J), de los que solo se pudieron constatar de manera fehaciente los tres primeros. El muro B constituía la fachada oriental de la vivienda. En el interior de esta sala pavimentada en extensión con mortero hidráulico se encontró, a modo de emblema central, una producción musiva sobre roca ostionera con la temática mitológica de Apolo y Marsias con los mismos atributos identificativos de los mencionados personajes que pueden reconocerse en el mosaico de la misma temática en la Casa de Aion en Pafos (Blázquez Martínez, 1993, p. 37). Del segundo ambiente solo se sabe que comunicaba con la primera estancia al registrarse una piedra plana rectangular con ranuras para encastrar una puerta de doble hoja. La vivienda sufrió reformas tanto estructurales como formales. A nivel de estructuras se examinaron varios muros más que no se adaptaban a los suelos de la primera fase en *opus signinum*. Asimismo, el muro G presentó, al menos, dos capas de pintura mural, que avalan, igualmente, la existencia de esas dos fases. A nivel de técnicas edilicias examinadas en la vivienda, deben destacarse los muros de sillarejos trabados con cal, mientras que en los suelos se apreciaron tanto morteros

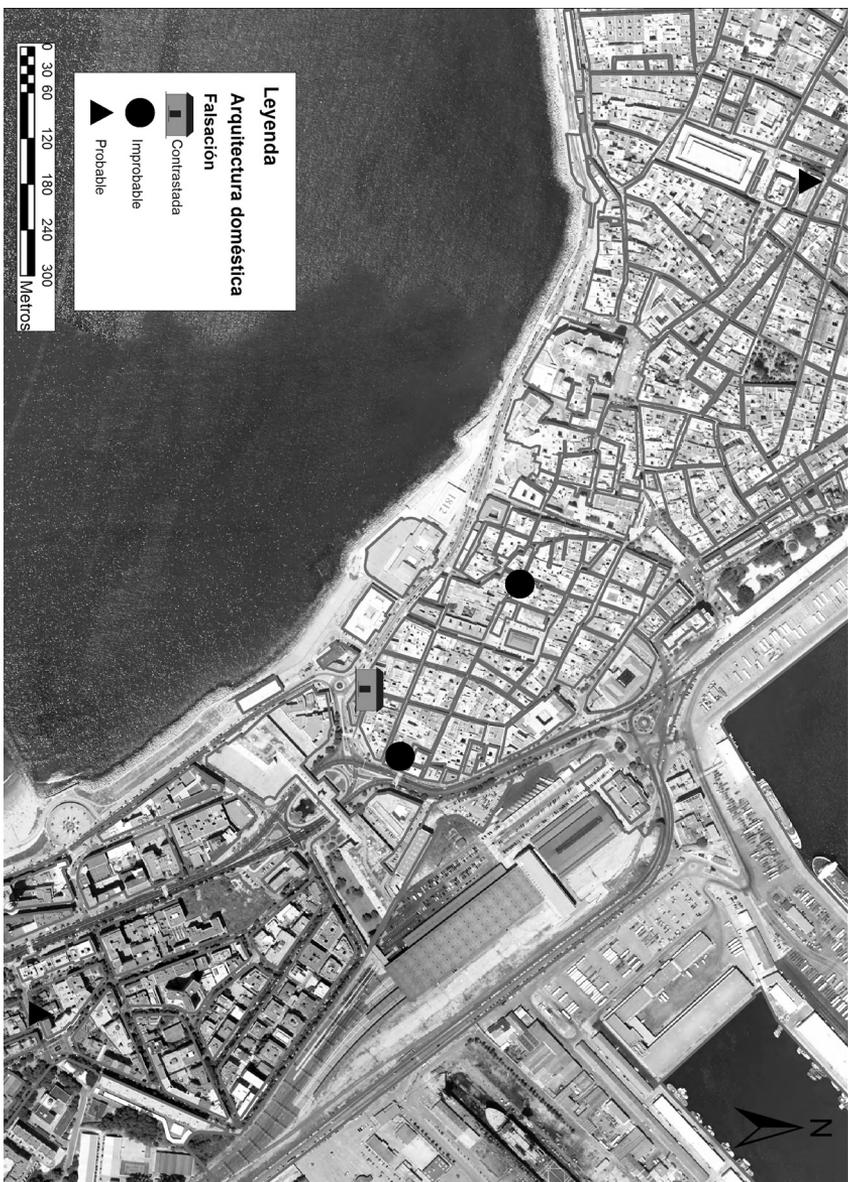


Figura 3. Mapa que muestra la arquitectura doméstica de Gades con superposición de ortofotografía de la ciudad actual de Cádiz. (Elaboración propia a partir de PNOA máxima actualidad, IGN).

hidráulicos como producciones musivas polícromas. Asimismo, se documentaron pinturas murales en diversas tonalidades (zócalos azules y zonas intermedias en rojo). En última instancia, en los derrumbes se halló el alzado de los muros con una técnica en tierra (bien adobe, bien tapial) y se advirtió la presencia de remates en vigas de terracota para la techumbre.

En lo que respecta a las viviendas probables situadas en las actuales calle Juan Ramón Jiménez, n.º 5-9 y calle Sacramento, ambas aportan zonas complementarias a lo que podríamos denominar casas-factorías<sup>2</sup>. Así, la primera de ellas (Expósito Álvarez, 2007, pp. 78-84) aportó una unidad doméstica, de al menos seis estancias vertebradas en torno a un patio central, en la que cabría destacar un pavimento decorativo realizado en *opus segmentatum* utilizando como materiales fragmentos cerámicos y marmóreos, y con un motivo decorativo de rosetas y pétalos. La zona productiva estaría atestiguada por la presencia de estructuras como canalizaciones y una cisterna doble intercomunicada, además de por agujas de coser redes, anzuelos o pesas y restos de consumo de la fauna marina. La secuencia ocupacional del complejo doméstico-industrial sitúa la fase de construcción a finales del siglo I a. C.; dicha construcción se abandonaría hacia finales del siglo II. Uno de los principales obstáculos que se encontraron para una adscripción contrastada a la edilicia doméstica fue la coexistencia de la vida útil de las estructuras con una zona de necrópolis. Sin embargo, cabe recordar que en el territorio periurbano pervive una utilización intensiva del espacio, donde tienen cabida usos funerarios, industriales y residenciales (Fernández Vega, 1994, p. 143), máxime si se tiene en cuenta el carácter insular de la ciudad, que obliga a la optimización de los espacios. En el caso de las excavaciones practicadas en la calle Sacramento, los restos documentados se corresponden con un conjunto de ocho piletas destinado a la salazón de pescados, registradas en un espacio abierto porticado con pilares, en el que se documentó un *lararium* tipo *aedes*, junto a unas dependencias que no pudieron ser excavadas y a las que se les asignó una función residencial (Pérez Ruiz, 2014, pp. 22-23).

En última instancia, los restos arquitectónicos considerados por sus estudios como casas, registrados en la calle Troilo, n.º 5 (Niveau de Villadary y Mariñas, 2010) y en la calle Suárez de Salazar, n.º 18 (Toboso y Pineda, 2010, pp. 363-371), y para los que, a tenor de la documentación arqueológica aportada, esta funcionalidad residencial no se soporta, por lo que consideramos estos testimonios como de improbable adscripción a la edilicia doméstica.

---

2 Interpretada como una villa por Lara Medina (2019), al encontrarse extramuros de la ciudad.

## 4 Hispalis

La abundante bibliografía existente sobre la ocupación romana es una muestra del interés que esta temática ha suscitado para la investigación arqueológica. Desde las primeras excavaciones con carácter científico a mediados de los años cuarenta del pasado siglo xx en la calle Cuesta del Rosario (Collantes de Terán, 1977) hasta las últimas aportaciones sobre algunos aspectos que configuran la morfología urbana de la ciudad (Jiménez y Pérez, 2013), todas estas publicaciones trabajan con hipótesis que, en cualquier caso, han contribuido a incrementar el conocimiento sobre la trama urbana de la ciudad.

Así, sin entrar a valorar la profusa literatura arqueológica sobre la urbanística de Hispalis, conviene resaltar algunas consideraciones enunciadas en trabajos de síntesis. Por ejemplo, en uno de ellos, los autores se lamentaban de la ausencia de un Proyecto General de Investigación para la ciudad, lo que evidencia que las intervenciones de urgencia no eran sinónimo de conocimiento histórico *per se* (Amores, González y Pérez, 2000, pp. 483-494). Otro de los balances sostenía que las interpretaciones de la trama urbana de la ciudad eran débiles, que a menudo repetían las versiones precedentes sin que hubiese una crítica efectiva. Por todo ello, se planteó la necesidad de un proyecto científico en el que hacer *tabula rasa* de todas las interpretaciones que no tuviesen una base arqueológica sólida, lo que supondría una revisión de contextos y cronologías, así como el análisis de los elementos arquitectónicos; en esta topografía, cobraría una importancia especial el puerto (Beltrán, González y Ordóñez, 2005, pp. 84-85). Este trabajo cristalizó en un estudio sobre la forma de la ciudad romana (González Acuña, 2011).

Así, tanto las excavaciones que soportan la idea de la construcción de tres recintos amurallados para Hispalis (Jiménez y Pérez, 2013, p. 167) como las transformaciones operadas en el tejido urbano detectadas en algunas intervenciones (Verdugo, Larrey y Murillo, 1993; Jiménez Sancho, 2002) y las evidencias arquitectónicas (González Acuña, 2012, p. 99) sugieren que la trama urbana no es deudora de un proyecto urbanístico unitario, sino que el tejido urbano debió adecuarse a cada nuevo impulso político.

La documentación disponible acerca de la arquitectura doméstica de la Colonia Iulia Romula Hispalis ha crecido de forma exponencial en la última década (González Acuña, 2011, pp. 231-407), tanto cuantitativa como cualitativamente. Así, se han registrado un total de 71 restos arqueológicos identificados como viviendas, como se aprecia en la figura 4 (p. 77). De estos, 25 han podido ser contrastados como tal (el 35,2% de los casos), restando 46 unidades como posibles casas (el 64,8% de los restos), cuya adscripción resulta probable,

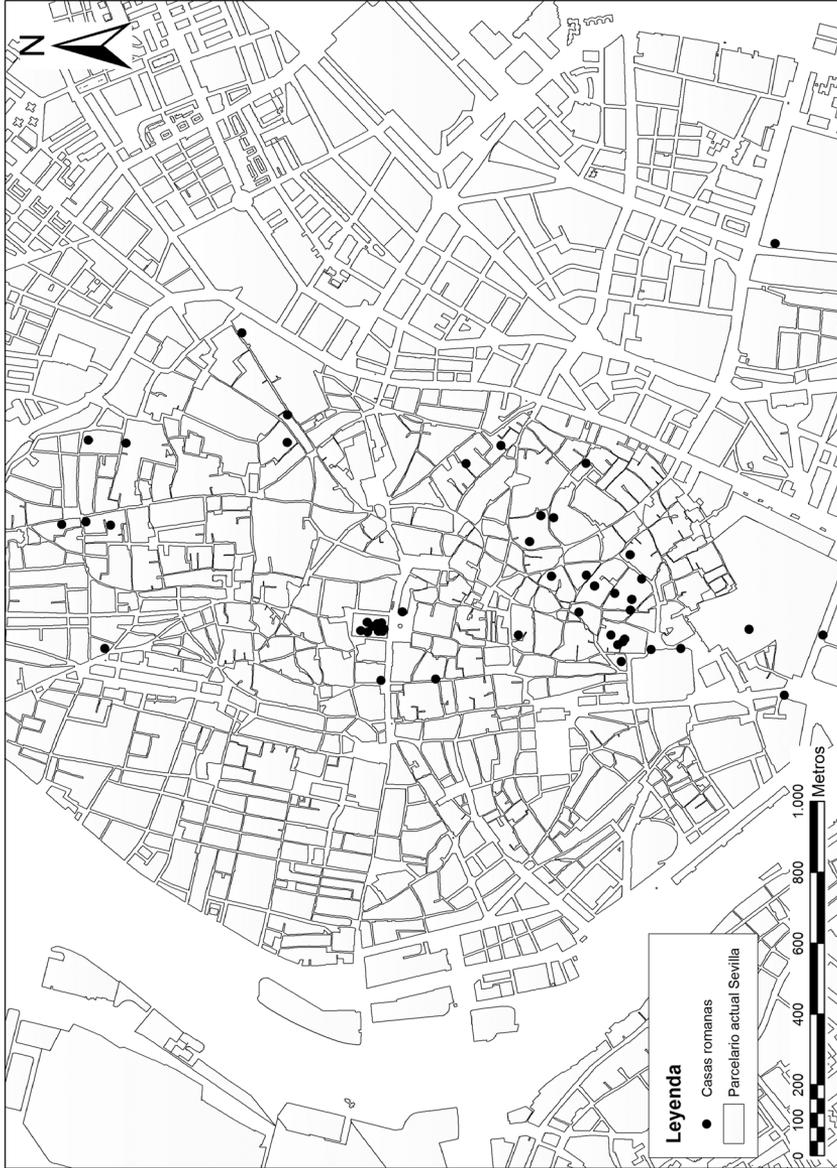


Figura 4. Mapa que muestra la arquitectura doméstica republicana de Hispalis sobre el sistema de predios actual.  
(Elaboración propia a partir de Cartoteca digital IGN).

en cuanto a su localización, sin que los datos arqueológicos puedan soportar su naturaleza.

A nivel cronológico, la edificación doméstica republicana se circunscribe a cuatro evidencias. Por si fuera poco, ninguno de los restos aporta información de carácter tipológico, al ser los vestigios muy fragmentarios y no conocerse la definición de su diseño en planta (González Acuña, 2011, p. 398). Por el contrario, la etapa altoimperial es la más representativa en lo que a edificación doméstica se refiere. En este sentido, se han documentado un total de once viviendas. Estas casas ocuparon fundamentalmente manzanas residenciales intramuros, si bien es cierto que el desarrollo doméstico se extiende hasta el ámbito periurbano. Tipológicamente, son viviendas organizadas en torno a un patio porticado (30-80 m<sup>2</sup>) y con una superficie total de entre 250-450 m<sup>2</sup>, o 600-750 m<sup>2</sup> si incorporan espacios productivos (González Acuña, 2011, pp. 398-403).

Los restos tardorromanos no resultan muy representativos, ya que suponen *de facto* la continuación de los esquemas de hábitat de época altoimperial, con el abandono de una de las casas en medio de un área densamente poblada (González Acuña, 2011, p. 366). La etapa tardoantigua (2.<sup>a</sup> mitad del s. iv y 1.<sup>a</sup> mitad del s. v) solo está caracterizada por tres evidencias, todas ellas procedentes del área de la Encarnación (Casa de la Columna, Casa de los Acantos Espinosos y Casa del Sectile). A nivel espacial, se apreció, pues, que el desarrollo de la edificación doméstica en el ámbito periurbano desaparece. En lo que respecta a la morfología de estos edificios, su diseño en planta fluctuó, pues la planta se extendió por predios previamente incorporados (González Acuña, 2011, pp. 403-407).

## 5 Myrtilis

El núcleo urbano de Myrtilis ocupa una posición estratégica en la confluencia del río Guadiana y la ribera de Oeiras; además de ser punto extremo de la navegación fluvial del Guadiana, su contacto con el mar hizo de ella un centro neurálgico dentro del entramado de las rutas comerciales del Mediterráneo (Martins Lopes, 2014, p. 24). En lo que respecta a las comunicaciones terrestres, tanto el Itinerario Antonino como el Anónimo de Rávena destacan sus principales accesos desde Baesuris (Lopes, 2006). En la arquitectura doméstica urbana solo se conoce de manera parcial el diseño en planta de una vivienda procedente de dos intervenciones en solares anejos excavados en diferentes épocas. Así, bajo el actual núcleo romano del Museo de Mértola, el equipo del Campo Arqueológico de Mértola (CAM) documentó restos de un *impluvium* durante los años ochenta del pasado siglo xx. Con posterioridad, durante el

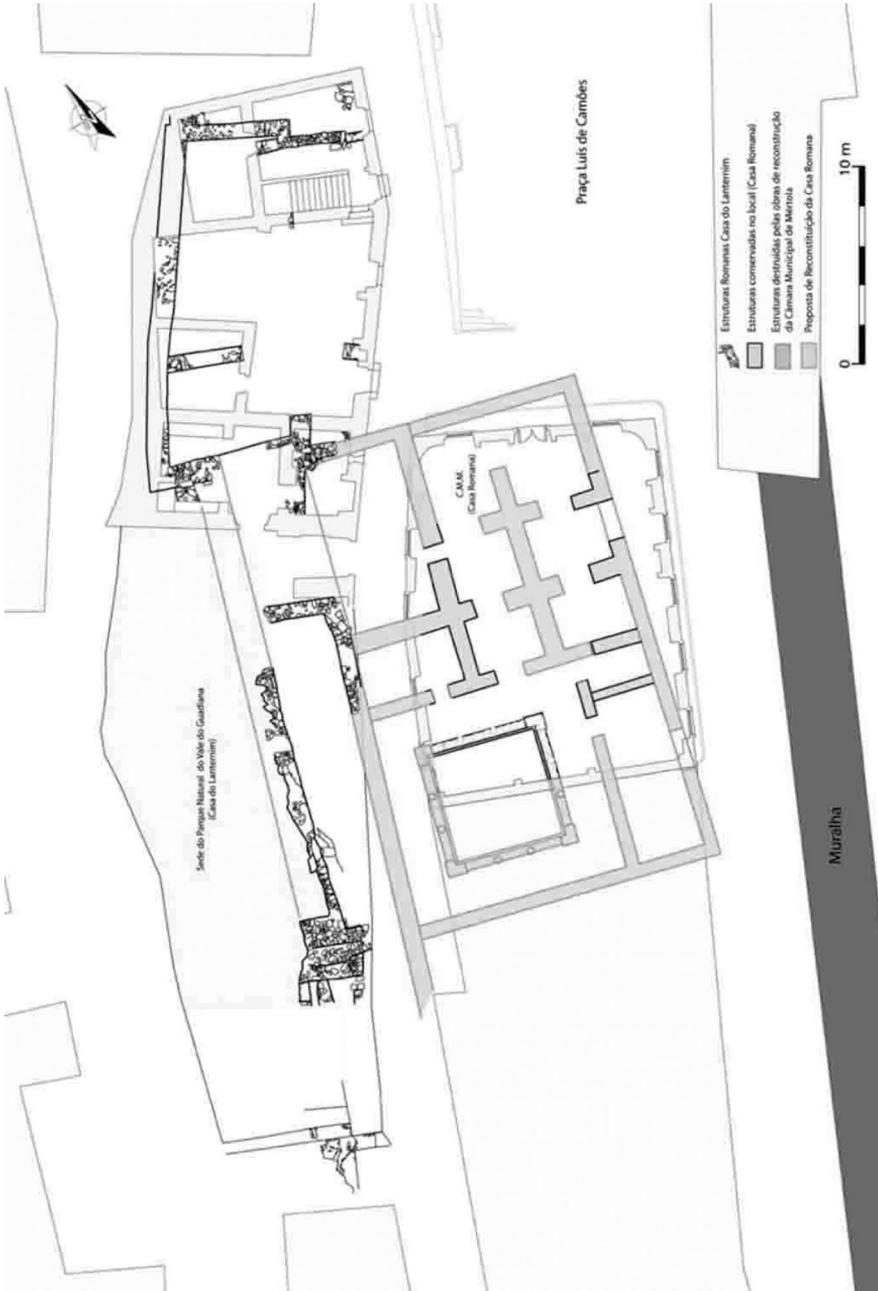


Figura 5. Restitución de la casa romana de Myrtilis (Martins Lopes, 2014, fig. 18).

decenio 1994-2004, se llevaron a cabo trabajos arqueológicos en la Casa do Lanternim (Martins Lopes, 2014, p. 56). Tras analizar los restos de la figura 5 (p. 79), se precisa que ambas actuaciones aluden en realidad a una única vivienda con una secuencia ocupacional de al menos dos fases. Durante la primera etapa, según el diseño en planta conocido, la vivienda parece corresponderse con una casa con espacio de distribución descubierto porticado, con una fórmula arquitectónica de prestigio de atrio corintio, con columnas pareadas en cada uno de sus lados. Este pórtico de forma cuadrada tenía una longitud de 6,6 metros por lado (43,5 m<sup>2</sup>), que sumado a los ambulacra le harían ocupar una superficie útil total de unos 116,6 m<sup>2</sup>, por lo que este ambiente serviría para vertebrar la casa, o al menos una parte de la misma.

Esta primera fase podría encuadrarse *grosso modo* durante la etapa altoimperial, pues este modelo de atrio, sin ser frecuente, ha dejado algunos testimonios en la península ibérica, como la Casa de la Ninfa de Hispalis (González Acuña, 2011, p. 293), con un atrio corintio del siglo II con una superficie de 60 m<sup>2</sup>. El reflejo del gusto por la arquitectura columnada estaría en relación con la necesidad de poner distancias y marcar diferencias existentes entre los heterogéneos grupos sociales romanos a partir de la demanda de productos culturales según la moda imperante (Gros, 2001, p. 38). Durante la segunda fase, la vivienda, que abriría a una de las calles principales de la ciudad, adscrita al siglo III por la cultura material registrada, ocuparía al menos una superficie estimada en 500 m<sup>2</sup>. La fachada ribereña del inmueble debió de estar destinada a *tabernae* (Martins Lopes, 2014, pp. 57-59).

## 6 Onoba

*Sensu stricto*, las excavaciones arqueológicas en el solar onobense se iniciaron en la década de los setenta del pasado siglo XX (Campos Carrasco, 2001-2002, p. 330). El núcleo principal del hábitat romano se localizaría en la zona comprendida por el cabezo de San Pedro, el del Pino, el de la Esperanza y el del Molino del Viento (Amo y de la Hera, 1976, p. 115). En esos momentos se valoraba el papel de Onoba con escasa trascendencia en el conjunto de la Baetica, solo destacable durante la época Flavia, en sintonía con otros núcleos (Fernández, García y Rufete, 1997, p. 80). A finales de 1999 se asiste a una nueva concepción de la arqueología urbana onobense debido a dos hechos trascendentales. Así, desde la Universidad de Huelva se elaboró la Carta de Riesgo (Campos y Gómez, 2000). Por otra parte, como consecuencia del documento redactado, tuvo lugar la incoación del expediente de la Zona Arqueológica de Huelva, lo que posibilitó la multiplicación de excavaciones sistemáticas de ca-

rácter científico y técnico (Campos Carrasco, 2011, p. 59). Fruto de estas intervenciones, el paisaje doméstico de la ciudad se ha visto incrementado en cinco testimonios, como se aprecia en la figura 6 (p. 82).

En lo que respecta a Onoba 1 (plaza San Pedro, n.º 1), los vestigios se documentaron a raíz de dos sondeos diferentes. En el primer corte se examinó el cierre exterior de una construcción doméstica y varios muros fabricados con cimientos de pequeñas lajas colocadas verticalmente y alzados de piedras menudas. En las habitaciones no se apreciaron restos de pavimentos asociados a los muros. En el segundo corte se documentaron varios muros erigidos con una misma técnica constructiva que delimitaban tres espacios diferentes. Dos de estas habitaciones poseerían una decoración con pintura mural; además, en una de ellas se registró un suelo de *opus signinum* (Mercado y Mejías, 1999). A esta unidad constructiva se asociaron fragmentos de T. S. Hispánica, de imitación de T. S. Itálica, campaniense y común. Estos materiales plantearon una adscripción cronológica al siglo I (Mercado y Mejías, 1999); posteriormente, se precisó que las piezas de T. S. Hispánica pertenecen a época de Claudio, que las imitaciones son producciones aretinas y que también se vincularon jarritas de cerámica gris (Campos Carrasco, 2011, p. 92).

El segundo momento de ocupación estaría representado por las estructuras documentadas en el primero de los cortes. Así, se registraron restos de dos muros que conformaban el ángulo de una habitación. La técnica edilicia de los paramentos es de tierra compactada, pequeñas piedras y fragmentos de lajas de pizarra. La anchura máxima registrada fue de 0,60 metros y presentó un revestimiento de cal y arena con decoración. La estancia estaba pavimentada con un suelo de *opus signinum*. En lo que respecta a la decoración, el zócalo de color rosáceo estaba separado de los paneles a través de líneas rojas, amarillas y blancas. Dichos paneles presentaron unas dimensiones de 1 metro y 1,13 metros de ancho, y correspondían a una imitación de mármol brocatel. La cultura material vinculada a esta unidad constructiva fue un conjunto de fragmentos de T. S. Africana y común. Estas cerámicas permiten datar la segunda fase de ocupación en el siglo III (Mercado y Mejías, 1999).

En el caso de Onoba 2 (calle Arquitecto Pérez Carasa, esquina con calle Vázquez López), los resultados obtenidos en la excavación corroboraron el uso de un espacio abierto como depósito de ánforas vinarias, olearias y *dolia*, con una función de almacenamiento (Guerrero, González y Goyanes, 2004, p. 522). El registro de unos muros con un grosor de 0,70 metros podría indicar la existencia de un piso superior (Pérez, Guerrero, González y Goyanes, 2003, p. 174). La ubicación del edificio en la zona portuaria de Onoba hace razonable pensar que la construcción se corresponda con la planta baja de un negocio comercial,

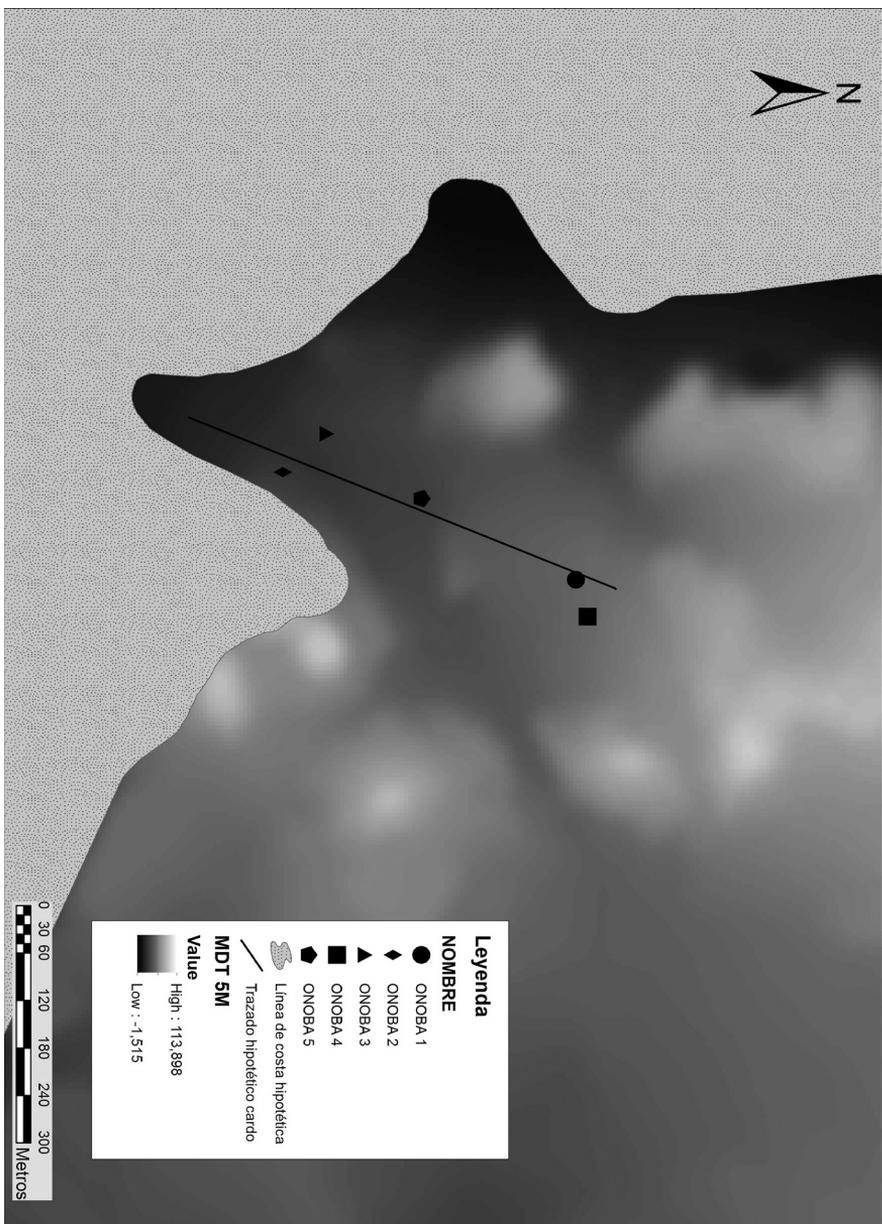


Figura 6. Mapa que muestra la arquitectura doméstica de Onoba sobre un mor. (Elaboración propia a partir de IGN (Campos Carrasco, 2011, fig. 56).

que bien pudiera tener un espacio de residencia en la planta alta. La cronología del edificio se define entre los años cuarenta y ochenta del siglo I debido a su cultura material, aunque convendría revisar esta datación a causa de las contradicciones estratigráficas detectadas en las publicaciones (Campos Carrasco, 2011, p. 93).

La vivienda Onoba 3 (plaza de las Monjas, n.º 2) fue documentada en el transcurso de una excavación en una zona muy próxima al enclave portuario de la ciudad, si bien sus excavadores interpretaron estos restos como una industria de salazones (Rastrojo, Medina, Castilla, Haro y López, 2004, p. 544). Los muros registrados aluden a dos dependencias comunicadas entre sí mediante un vano. El ambiente oriental se corresponde con un espacio abierto vertebrado en torno a un pozo de boca circular sin brocal. Todo este ámbito estuvo pavimentado con un suelo realizado con mortero hidráulico. La fase de construcción correspondería a la dinastía Claudia (años 40-50), como indican tanto las cerámicas finas de almacenaje y transporte registradas (T. S. Itálica Conspectus 12, T. S. Sudgálica Drag. 18a) como una copa de forma 27 de los talleres tritenses (Delgado Aguilar, 2016, p. 489). En un segundo momento se procedería al desmonte de la estructura hidráulica, si bien los muros del espacio contiguo siguieron en uso sin solución de continuidad hasta finales de la segunda centuria o inicios de la tercera. La fase tercera supondría la amortización de las estructuras anteriores. Finalmente, tras este periodo, durante la etapa tardorromana, el espacio se utilizaría como vertedero (Delgado Aguilar, 2016, pp. 493-494). Los mayores indicios para la interpretación de estos vestigios vienen determinados por el hecho de que la actividad salazonera se concentró en la ladera baja del cabezo de la Esperanza (Delgado Aguilar, 2016, pp. 496-497), así como por la tipología de la cisterna para el agua, similar a la documentada en la ciudad de Augusta Emerita en el edificio I, 3, A (Corrales Álvarez, 2016, pp. 17-19).

Los vestigios arquitectónicos denominados Onoba 4 (plaza de la Soledad, n.º 1) y Onoba 5 (calle Tres de Agosto, n.º 9-11) resultan más difíciles de adscribir al ámbito netamente doméstico. Así, en lo que respecta al primero de los edificios, los restos documentados se corresponden con muros elaborados con la técnica vernácula de mampostería y pizarra, un muro de *opus testaceum* y una pileta recubierta de mortero hidráulico, bien utilizada para la industria de salazones o cualquier otra actividad que requiriera el empleo de agua. En este sentido, el único indicio de una ocupación residual de naturaleza residencial vendría atestiguado por el *instrumentum domesticum* registrado durante la excavación realizada, que fecharía la construcción en época augustea o tiberiana, y por una ocupación sin solución de continuidad, en uso hasta el siglo II (Del-

gado Aguilar, 2016, p. 612). Por su parte, en la segunda de las intervenciones solo se documentaron restos de dos muros de mampostería de pizarra con la inclusión de algún ladrillo de módulo romano y restos de estuco (Rufete Tomico, 2002, pp. 49-52). La carestía de información dificulta la interpretación de estos ambientes y la técnica edilicia empleada solo alude a una pauta vernácula de construcción en época romana; por lo que, hasta que no se realicen futuras excavaciones, no podrá dilucidarse de forma más precisa la funcionalidad de las construcciones Onoba 4 y Onoba 5.

## 7 Ossonoba

De esta ciudad litoral del Ager Cuneus intensamente romanizada nos informan las fuentes literarias clásicas de la mano de autores como Estrabón, Pomponio Mela, Plinio el Viejo o Ptolomeo (Estácio da Veiga, 1971, p. 165), si bien su localización no siempre resultó precisa hasta la identificación con Faro, resultado de la confusión de la reducción de los vestigios con la *villa* de Milreu (Viana, 1952).

La estratégica situación del asentamiento de carácter marítimo hizo atractivo el enclave durante el periodo prerromano, si bien es cierto que será con la dinastía Julio-Claudia cuando se constate una gran expansión, vigente para finales del siglo II e inicios del siglo III, cuando se erige la corporación de los *navicularii* (Lancha y Oliveira, 2013, pp. 527-533); la actividad comercial seguirá sin solución de continuidad hasta los siglos III y IV (Bernardes, 2014, p. 335), circunstancia atestiguada por la presencia de importaciones cerámicas (Viegas, 2008). A pesar de contar con una literatura arqueológica ciertamente amplia, los testimonios relativos a Ossonoba manifiestan un desequilibrio entre las diferentes líneas de investigación; así, los restos mejor conservados del hábitat rural (Amendoal, Cerro da Vila y Milreu) acaparan la atención de los investigadores y, en este sentido, relegan a un segundo plano tanto la trama urbana como, sobre todo, el paisaje doméstico urbano.

La topografía de la ciudad romana contó con algunos trabajos que trataron de identificar las principales vías (Gamito, 1983) y los distintos elementos urbanos (Mantas, 1993). Actualmente, las hipótesis de trabajo plantean la zonificación de cinco grandes sectores: área monumental, área industrial, área residencial, área funeraria y área portuaria (Bernardes, 2014, p. 357). La zona residencial ocuparía *grosso modo* el sector noroeste de la ciudad, sin que se haya documentado ningún resto de arquitectura doméstica urbana hasta la fecha; solo se le atribuye una probable funcionalidad habitacional al muro con resto de pintura mural anterior a la corporación de los *navicularii* (Viegas, 2011, p. 252).

## 8 Consideraciones finales

Una de las primeras consideraciones acerca de la morfología del paisaje doméstico portuario del suroeste hispano es que, a pesar de que no se puede concluir que en las ciudades romanas existiera una sectorización social, sin embargo, sí puede advertirse la evidencia de que los puertos fueron una zona idónea, por diversos factores, para la localización de viviendas que combinarían la función comercial y la artesanal. En este sentido, los inmuebles documentados en las áreas portuarias de Onoba, Hispalis y Gades posibilitan descartar el manido cliché de que todos los habitantes poseen una *domus*, vivienda de corte señorial, más acorde con el testimonio registrado en Myrtilis o algunas casas de Hispalis.

Una vez analizado el paisaje doméstico de las ciudades revisadas es posible establecer un patrón tripartito; a saber, viviendas-factoría, viviendas de habitación en altura con planta de almacén o comercio y viviendas con *tabernae*.

Así, el primer grupo de la clasificación sería el de las viviendas-factorías. Esta tipología edilicia se registró tanto en Hispalis como en Gades. En lo que respecta al caso hispalense, el barrio documentado en la actual plaza de la Encarnación, adscrito a la primera mitad del siglo I y que contó con una factoría de salazones y un taller de lucernas (González Acuña, 2011, p. 415), fue sustituido paulatinamente por una ocupación doméstica mayoritaria en el siglo II (González Acuña, 2011, p. 434). Sin embargo, algunas de las edificaciones combinan ambas funcionalidades, residencial y artesanal, como sucede con la edificación C, que mantiene los espacios productivos (González Acuña, 2011, p. 271). En el caso gaditano, esta dualidad resulta más palmaria para la casa de la calle Juan Ramón Jiménez, n.º 5-9, donde en torno a un espacio abierto pavimentado con un *opus segmentatum* se disponen una serie de dependencias asociadas a los procesos de producción del *garum*, entre las que destacan una serie de piletas de salazones. En suma, estas viviendas-factorías poseyeron por norma general una superficie extensa (según los casos estudiados, entre 500-750 m<sup>2</sup>), para poder destinar un espacio suficiente tanto a los ambientes de representación (en torno al 20 %) como a las esferas residenciales y productivas; en ese sentido, los porcentajes de las diferentes esferas variaban según las necesidades de cada *familiae*.

La segunda tipología de casas sería la de las viviendas de habitación en altura con almacén o tienda en planta baja, como el caso de Onoba 2. Este grupo de inmuebles resulta muy verosímil si se atiende a las construcciones domésticas del área vesubiana. En Pompeya, un estudio recoge que el 40 % de talleres y tiendas contaban con escaleras que conducían a una habitación situa-

da en una planta superior, donde se han registrado hogares, letrinas o almacenes (Gassner, 1986, pp. 32-40). En Pompeya, el hecho de habitar en altura, encima de los lugares de almacén o tienda, fue un fenómeno muy frecuente para los grupos sociales de condición más humilde (Mastrobattista, 2009). En los casos en que se han registrado escaleras hacia una planta superior, es de suponer que en ese espacio vivirían el tendero o su asistente (*tabernarius, institor*) y una familia reducida, como debió suceder en el edificio I, 6, 10 (Wallace-Hadrill, 1991, pp. 209-211). Finalmente, resultan de vital importancia ejemplos similares de plantas que pueden documentarse en otras ciudades portuarias como Ostia, donde resulta un fenómeno frecuente; baste citar como ejemplo la pequeña tienda situada en la esquina sur del Piccolo Mercato I, VIII, 1 (Packer, 1971, p. 6).

Según Frier, la mayoría de la población vivía en casas de alquiler (*cenacula*), solo las élites podían tener acceso a la adquisición de una vivienda unifamiliar. Este fenómeno quedaría reflejado en el aforismo de Juvenal: *rarus venit in cenacula miles* (Frier, 1977, p. 27). Las fuentes antiguas como el Digesto sugieren dos tipos principales de arrendamientos de casas y dos modos de gestión. Dentro del primer modo de gestión se mencionan dos formas de alquileres. La primera, *meritoria* (espacios en alquiler). En este sentido, podrían incluirse casas para alojarse (*deversoria*) y locales comerciales (*fullonica*). Muchos de los alquileres de ganancia eran espacios usados por los grupos sociales económicamente desfavorecidos, inquilinos que solo podían permitirse una o dos habitaciones. En las ciudades, el alojamiento de la gente con menor *status* se conocía por diferentes nombres: *meritorium, deversorium, stabulum, taberna, hospitium, synoecium, caupona* (Frier, 1980, p. 27). La segunda manera descrita en el Digesto era organizar una *insula* en apartamentos (*cenacula*) independientes unidos mediante escaleras sin espacios comunes; cada apartamento tendría sus propias habitaciones y posiblemente cocina, servicio y habitaciones para esclavos (Frier, 1980, p. 28).

En el caso de Hispalis, se han podido documentar dos de estos alojamientos comunales conocidos como *hospitia*. Así, el *hospitium* de los Triclinia, adscrito a la segunda mitad del siglo I, presentó una planta de tendencia rectangular ordenada de forma axial; este *hospitium* estaba compuesto por una serie de estancias dispuestas en batería a las que se accedía desde un vano que comunicaba con la vía. Asimismo, la construcción poseía un salón triclinar sobredimensionado con respecto a las habitaciones. Tanto la metrología como el diseño del edificio y la existencia de una sala para banquetes de gran proporción ofrecen información sobre el uso comunitario del edificio (González Acuña, 2011, pp. 280-286). El denominado *hospitium* de los Delfines mostró

asimetrías en planta entre el diseño del espacio abierto de reducida dimensión y las habitaciones; esto y, sobre todo, la presencia de un salón triclinar sobredimensionado son las características más sobresalientes de una edificación que contó con varios pavimentos musivos (González Acuña, 2011, pp. 296-304).

La tercera y última de las tipologías responde a viviendas que combinaban la función residencial con anejos de locales comerciales, como la casa documentada en Myrtilis o varios ejemplos hispalenses. La idiosincrasia de estas construcciones domésticas radica en un diseño en planta con una fórmula arquitectónica de prestigio, bien un atrio, un peristilo o ambas arquitecturas, con la particularidad de la adicción de espacios de *tabernae* que se orientan hacia las vías principales a fin de optimizar el valor locativo de estos espacios comerciales. En las ciudades con una impronta comercial muy notoria, caso de las ciudades portuarias que nos ocupan, parece razonable pensar que las viviendas que presentasen *tabernae* fueran numerosas. La identificación de estos espacios comerciales debe limitarse a su principal característica arquitectónica; esto es, estar situada en la planta baja de una vivienda abierta a la vía pública, destacando su presencia en ciudades portuarias como Ostia (Girri, 1956, p. 3). El hecho de que aún no se haya documentado este tipo de vivienda en las otras ciudades portuarias analizadas solo cabría atribuirlo a la necesidad de seguir investigando.

En última instancia, nos gustaría cerrar esta aportación con una breve pero necesaria reflexión en torno a los habitantes de las casas de estas ciudades. Aún en la actualidad, estamos lejos de conocer la realidad de la población total que hubo en estos asentamientos en los diferentes momentos históricos, puesto que no se conocen las herramientas de control necesarias para garantizar el desarrollo de la vida cotidiana que hubo en otras ciudades, como por ejemplo en la propia Roma: el catálogo de regiones (Nicolet, 1987, pp. 3-5) o el recuento de los *vici* (Coarelli, 1997). Con el objetivo de estrechar el círculo aún más en las relaciones entre las casas y los habitantes, debemos tener también en consideración los diferentes grupos sociales. Al respecto, sería un error atender a la distinción social de las *familiae* en términos de patricios, clase media o mercantil, categorías que reflejan la asunción de un presentismo de las ciudades occidentales donde la gente vive agrupada por clases. Este fenómeno no fue real en la sociedad romana, en la cual las familias se distinguieron por el *status* cívico de sus miembros: nacido libre, esclavo, extranjero, ciudadano ordinario o ciudadano miembro de un orden (Wallace-Hadrill, 2011, p. 199).

Finalmente, las perspectivas de futuro deben conjugar una metodología de amplio espectro. El concurso de los sistemas de información geográfica (SIG) posibilitará la creación de planos temáticos que facilitarán la aproximación a

una lectura urbanística diacrónica del paisaje doméstico. Así, será posible el análisis de las viviendas en diferentes rangos: la escala microespacial, destinada al examen de la casa y sus diferentes ambientes; la escala mesoespacial, consagrada a las construcciones domésticas y su relación con la trama urbana en que se inserta; y la escala macroespacial, centrada en la problemática de las casas y el territorio.

## Referencias bibliográficas

- AMO Y DE LA HERA, M. del. (1976). Restos materiales de la población romana de Onuba. *Huelva Arqueológica*, (II), 11-196.
- AMORES CARREDANO, F., GONZÁLEZ ACUÑA, D. y PÉREZ QUESADA, P. (2000). Balance cualitativo de 50 años de intervención arqueológica en Sevilla (1944-1998). *SPAL. Revista de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Sevilla*, (9), 477-494. <https://doi.org/10.12795/spal.2000.i9.27>
- ARÉVALO GONZÁLEZ, A. y MORENO PULIDO, E. (2017). La moneda y el trasiego portuario. Una mirada desde la costa atlántica del Sur de *Hispania*. En J. M. Campos Carrasco y J. Bermejo Meléndez (eds.), *Los Puertos Atlánticos Béticos y Lusitanos y su relación comercial con el Mediterráneo*. (Hispania Antigua, Serie Arqueológica, 7). (pp. 169-208). Roma: L'Erma di Bretschneider.
- BELTRÁN FORTES, J., GONZÁLEZ ACUÑA, D. y ORDÓÑEZ AGULLA, S. (2005). Acerca del urbanismo de *Hispalis*. Estado de la cuestión y perspectivas. *Mainake*, (27), 61-88. [Tema monográfico: Arqueología y urbanismo de la «Malaca» romana: balance y perspectivas]. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2585682.pdf>
- BERNARDES, J. P. (2014). *Ossonoba e o seu território: as transformações de uma cidade portuária do sul da Lusitânia*. En D. Vaquerizo Gil, J. A. Garriguet Mata y A. León Muñoz (eds.), *Ciudad y territorio: transformaciones materiales e ideológicas entre la época clásica y el Altomedioevo*. (pp. 355-366). Córdoba: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba.
- BLÁZQUEZ MARTÍNEZ, J. M. (1993). Mosaicos romanos mitológicos en Chipre, España y Portugal. *Galería Antiquaria*, (105), 36-41.
- CAMPOS CARRASCO, J. M. (2001-2002). La ciudad romana de Onuba (Huelva). Una revisión arqueológica. *AnMurcia*, (16-17), 329-340. [http://rabi-da.uhu.es/dspace/bitstream/handle/10272/8726/La\\_ciudad\\_romana\\_de\\_onuba.pdf?sequence=2](http://rabi-da.uhu.es/dspace/bitstream/handle/10272/8726/La_ciudad_romana_de_onuba.pdf?sequence=2)

- \_\_\_\_\_. (2011). *Onoba Aestuaria. Una ciudad portuaria en los confines de la «Baetica»*. Huelva: Concejalía de Cultura del Ayuntamiento de Huelva.
- CAMPOS CARRASCO, J. M. y BERMEJO MELÉNDEZ, J. (2017). Del Atlántico al Tirreno. Los puertos atlánticos béticos y lusitanos y su relación comercial con Ostia Antica. En J. M. Campos Carrasco y J. Bermejo Meléndez (eds.), *Los Puertos Atlánticos Béticos y Lusitanos y su relación comercial con el Mediterráneo*. (Hispania Antigua, Serie Arqueológica, 7). (pp. 13-36). Roma: L'Erma di Bretschneider.
- CAMPOS CARRASCO, J. M. y GÓMEZ TOSCANO, F. (2000). *Carta de Riesgo de la ciudad de Huelva*. Delegación Provincial de Cultura de Huelva de la Junta de Andalucía, Registro 06/07/2000.
- COARELLI, F. (1997). La consistenza della città nel periodo imperiale: *pomerium, vici, insulae*. En *La Rome impériale. Démographie et logistique*. (Actes de la table ronde de Rome, 25 mars 1994). (pp. 89-109). Roma: École Française de Rome.
- COLLANTES DE TERÁN DELORME, F. (1977). Contribución al estudio de la topografía sevillana en la Antigüedad y en la Edad Media. Sevilla: Patronato «José M.<sup>a</sup> Quadrado» del C. S. De I. C.; Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Sevilla.
- CORRALES ÁLVAREZ, A. (2016). *La arquitectura doméstica de Augusta Emerita*. (Anejos de Archivo Español de Arqueología, 76). Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- CORRALES ÁLVAREZ, A., BERMEJO MELÉNDEZ, J. y CAMPOS CARRASCO, J. M. (2016). La arquitectura doméstica urbana de las ciudades occidentales del *Conventus Hispalensis*: un ejercicio de crítica historiográfica. *Lucentum*, (35), 201-215. <http://dx.doi.org/10.14198/LVCENTVM2016.35.11>
- DELGADO AGUILAR, S. (2016). *Onoba Aestuaria* [Tesis doctoral]. Universidad de Huelva. <http://hdl.handle.net/10272/12086>
- ESTÁCIO DA VEIGA AFFONSO DOS SANTOS, M.<sup>a</sup> L. (1971). *Arqueología romana do Algarve: subsídios. Volumen 1*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses.
- EXPÓSITO ÁLVAREZ, J. A. (2007). *Las factorías de salazón de Gades (siglos II a. C. - VI)*. *Estudio arqueológico y estado de la cuestión*. Universidad de Cádiz.
- FERNANDES DE OLIVEIRA, C. (2010, 19 de octubre). *Mosaicos romanos de Portugal. O Algarve Oriental* [Tesis doctoral]. Universidade de Coimbra. <http://hdl.handle.net/10316/14291>
- FERNÁNDEZ JURADO, J., GARCÍA SANZ, C. y RUFETE TOMICO, P. (1997). *De Tartessos a Onuba. 15 años de arqueología en Huelva*. Huelva: Diputación de Huelva.

- FERNÁNDEZ VEGA, P.A. (1994). Las áreas periurbanas de las ciudades altoimperiales romanas. Usos del suelo y zonas residenciales. *Historia Antiqua*, (18), 141-158.
- FRAGA DA SILVA, L. (2006). *Tavira romana. A ocupação da zona urbana de Tavira na Época Romana*. Tavira: Associação Campo Arqueológico de Tavira.
- \_\_\_\_\_. (2007). *Balsa, cidade perdida*. Tavira: Associação Campo Arqueológico de Tavira; Câmara Municipal de Tavira.
- FRIER, B. (1977, noviembre). The Rental Market in Early Imperial Rome. *Journal of Roman Studies*, (67), 27-37. <https://doi.org/10.2307/299916>
- \_\_\_\_\_. (1980). *Landlords and Tenants in Imperial Rome*. Princeton: Princeton University Press.
- GAMITO, T.J. (1983). Breve apontamento sobre o povoamento do Algarve desde a pré-História até à época romana e o seu condicionalismo geográfico. *Anais do Município de Faro*, (13), 331-358.
- GASSNER, V. (1986). *Die Kaufläden in Pompeii*. (Dissertationen der Universität Wien, 178). Viena: vwgö.
- GIRRI, G. (1956). *La taberna nel quadro urbanistico e sociale di Ostia*. (Istituto di Archeologia, Milano; Tesi di Laurea, 1). Roma: L'Erma' di Bretschneider.
- GONZÁLEZ ACUÑA, D. (2011). *Forma Urbis Hispalensis. El urbanismo de la ciudad romana de Hispalis a través de los testimonios arqueológicos*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla – Fundación Focus-Abengoa.
- \_\_\_\_\_. (2012). Hacia una nueva visión de *Hispalis*. En J. Beltrán Fortes y S. Rodríguez de Guzmán Sánchez (coords.), *La arqueología romana de la provincia de Sevilla. Actualidad y perspectivas*. (pp. 97-110). Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla.
- GROS, P. (2001). *L'architecture romaine: du début du IIIe siècle av. J.-C. à la fin du Haut-Empire, vol. 2. Maisons, palais, villas et tombeaux*. (Manuels d'art et d'archéologie antiques). Paris: Editions A&J Picard.
- GUERRERO CHAMERO, O., GONZÁLEZ BATANERO, D. y GOYANES LÓPEZ, S. (2004). Intervención arqueológica de urgencia en solar sito en c/ Arquitecto Pérez Carasa, 1 esquina c/ Vázquez López, 4 (Huelva). En *Anuario Arqueológico de Andalucía 2001*. (Volumen 3, tomo 1: Actividades de urgencia). (pp. 519-526). Sevilla: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.
- JIMÉNEZ MAQUEDA, D. y PÉREZ QUESADA, P. (2013). El *Pomerium* invisible. A propósito de las características arquitectónicas de los recintos amurallados de la *colonia Romula Hispalis*. *Onoba. Revista de Arqueología y Antigüedad*, (1), 153-174. <http://dx.doi.org/10.33776/onoba.v0i1.1647>

- JIMÉNEZ SANCHO, A. (2002). Excavaciones en la calle Abades 41-43 (Sevilla); del Siglo III a. C. al Siglo IV. *Romula*, (1), 125-150. <https://www.upo.es/revistas/index.php/romula/article/view/133>
- LANCHA, J. y OLIVEIRA, C. (2013). *Corpus dos mosaicos romanos de Portugal. (II, 2: Conventus Pacensis. Algarve Este)*. Faro: Universidade do Algarve.
- LARA MEDINA, M. (2019). *Urbs Iulia Gaditana: Arqueología y urbanismo de la ciudad romana de Cádiz al descubierto*. Cádiz: Editorial UCA.
- LOPES, V. (2006). O território de Mértola e as vias de comunicação no período romano. En *Actas das I Jornadas As vias do Algarve da Época Romana à Actualidade*. (pp. 46-53). São Brás de Alportel: Câmara Municipal de São Brás de Alportel; CCDR Algarve.
- MANTAS, V. (1993). A cidade luso-romana de Ossonoba. En J. F. Rodríguez Neila (coord.), *Actas del I Coloquio de Historia Antigua de Andalucía, vol. I*. (pp. 515-537). Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba.
- MARTINS LOPES, V. A. (2014). *Mértola e o seu território na antiguidade tardia (séculos IV-VIII)* [Tesis doctoral]. Univesidad de Huelva. [http://rabida.uhu.es/dspace/bitstream/handle/10272/8053/Mertola\\_e\\_o\\_seu\\_território.pdf?sequence=3](http://rabida.uhu.es/dspace/bitstream/handle/10272/8053/Mertola_e_o_seu_território.pdf?sequence=3)
- MASTROBATTISTA, E. (2009). Abitare in Pergula. Il sistema casa-bottega a Pompei. En A. Coralini (ed.), *Vesuviana. Archaeologia a confronto*. (pp. 509-517). Bolonia: Ante Quem Editoria.
- MATEOS CRUZ, P. (2008). El Consorcio de la Ciudad Monumental de Mérida y la gestión del patrimonio histórico emeritense. En P. Caldera de Castro (coord.), *Tercer Encuentro Internacional. Actualidad en Museografía*. (pp. 223-230). Madrid: ICOM-España.
- MERCADO HERVÁS, L. y MEJÍAS GARCÍA, J. C. (1999). *Informe técnico preliminar. Intervención arqueológica de urgencia. Solar n.º 1 de Plaza San Pedro*. Delegación Provincial de Cultura de Huelva de la Junta de Andalucía, Registro 21/05/1999.
- NICOLET, C. (1987). La table d'Heracleé et les origines du cadastre romain. En *L'Urbs: espace urbain et histoire (Ier siècle av. J.-C. - IIIe siècle ap. J.-C.)*. (pp. 1-25). Roma: École Française de Rome.
- NIVEAU DE VILLEDARY Y MARIÑAS, A. M. (2010). Estudio y contextualización de los materiales procedentes de la intervención arqueológica de urgencia en la calle Troilo, n.º 5 (Cádiz, 1999). En *Anuario Arqueológico de Andalucía 2004, vol. II*. (pp. 129-139). Sevilla: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

- PACKER, J. (1971). *The insulae of imperial Ostia*. Roma: American Academy in Rome.
- PERDIGONES MORENO, L. y BLANCO JIMÉNEZ, F.J. (1987). Excavación de urgencia en la calle San Roque (Cádiz). En *Anuario Arqueológico de Andalucía 1986*. (Volumen 3: Actividades de urgencia). (pp. 61-66). Sevilla: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.
- PÉREZ MACÍAS, J. A., GUERRERO CHAMERO, O., GONZÁLEZ BATANERO, D. y Goyanes López, S. (2003). Nuevos elementos de análisis sobre *Onoba* (Huelva). *Saguntum*, (35), 159-176. <http://rabida.uhu.es/dspace/bitstream/handle/10272/14484/Nuevos%20elementos.pdf?sequence=2>
- PÉREZ RUIZ, M. (2014). *Al amparo de los lares: el culto doméstico en las provincias romanas Bética y Tarraconense*. (Anejos de Archivo Español de Arqueología, núm. 68, 1 CD-ROM). Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- RASTROJO LUNAR, F.J., MEDINA ROSALES, N., CASTILLA REYES, E., HARO ORDÓÑEZ, J. de y LÓPEZ DOMÍNGUEZ, M.A. (2004). Intervención arqueológica de urgencia en el solar n.º 2 de la Plaza de las Monjas (Huelva). En *Anuario Arqueológico de Andalucía 2001*. (pp. 542-544). Sevilla: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.
- RUFETE TOMICO, P. (2002). *El final de Tartessos y el período turdetano en Huelva*. (Revista Huelva Arqueológica, 17). Huelva: Diputación Provincial de Huelva.
- TOBOSO SUÁREZ, E. y PINEDA REINA, P. (2010). Intervención arqueológica preventiva en calle Suárez de Salazar, n.º 18, Cádiz. En *Anuario Arqueológico de Andalucía 2005*. (pp. 363-383). Sevilla: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.
- VALLEJO SÁNCHEZ, J.I. y NIVEAU DE VILLEDARY Y MARIÑAS, A.M. (2001). La arqueología urbana en Cádiz: dificultades de su gestión. En M. García y J.R. Cirici (eds.), *Las tribulaciones en la tutela del patrimonio paisajístico y urbano*. (pp. 97-111). El Puerto de Santa María: Ayuntamiento de El Puerto de Santa María.
- VERDUGO SANTOS, J., LARREY HOYUELOS, E. y MURILLO DÍAZ, T. (1993). Excavación arqueológica de urgencia en el solar del antiguo mercado de la Encarnación de Sevilla. En *Anuario Arqueológico de Andalucía 1991*. (Volumen III: Actividades de urgencia). (pp. 454-466). Sevilla: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.
- VIANA, A. (1952). *Ossonoba*. O problema da sua localização. *Revista de Guimarães*, (LXII), 250-285.

- VIEGAS, C. (2008). A cidade de Ossonoba: importações cerâmicas. En J. P. Bernardes (eds.), *Hispania Romana. Actas do IV congresso de arqueologia peninsular*. (pp. 215-232). Faro: Universidade do Algarve.
- \_\_\_\_\_. (2011). *A ocupação romana do Algarve. Estudo do povoamento e economia do Algarve central e oriental no período romano*. Lisboa: UNIARQ.
- WALLACE-HADRILL, A. (1991). Houses and households: Sampling Pompeii and Herculaneum. En B. Rawson (ed.), *Marriage, Divorce, and Children in Ancient Rome*. (pp. 191-227). Canberra: OUP / Humanities Research Centre of the Australian National University.
- \_\_\_\_\_. (2011). *Herculaneum: past and future*. Londres: Frances Lincoln.

# La navegación en la Antigüedad a través del estudio del Paisaje Cultural Marítimo: un acercamiento metodológico

Celia González Sánchez

Universidad de Cádiz

## 1 Estado de la cuestión

Poco a poco, los avances en el campo de la arqueología permiten a esta disciplina llevar a cabo no solo una interdisciplinaridad entre disciplinas históricas, si no también dentro del propio sector arqueológico y sus distintas especialidades. De este modo, con la actualización de la arqueología terrestre o la arqueología del paisaje, la arqueología náutica se ha ido nutriendo tanto de las nuevas herramientas que han ido aplicándose en otras especialidades, así como de los distintos estudios que mediante prueba y error ponían a prueba la viabilidad de dichas herramientas. Junto con estos avances en la investigación y el conocimiento, surgieron nuevas perspectivas en las que el paisaje arqueológico cobraba un nuevo papel de importancia en el estudio histórico-marítimo del mar. Ya no solo importaban los pecios y sus cargamentos, y la atención de los historiadores y arqueólogos se fue fijando en aquello que rodeaba los hallazgos: el entorno marítimo y cómo este podía influir en la existencia del pecio. Incluso algunos decidieron ir más allá y comprender cómo dicho entorno habría condicionado la navegación de aquel pecio cuando aún era una embarcación flotante y, de ella, todo tipo de información relacionada con posibles rutas de navegación más realistas, considerándolo algo más que un rastro de ánforas o barcos. Algunos de estos autores serían Schüle (1970), Casson (1995), Gianfrotta y Pomey (1997), Morton (2017), Arnaud (2005) o Rougé (1966). En el panorama español empezamos a tener investigadores que decidieron estudiar elementos del Paisaje Marítimo arqueológico que podrían haber influido, viendo cómo el entorno afectaba a la navegación mediante los llamados

condicionantes náuticos (Guerrero Ayuso, 2004; Izquierdo, 1996; Moreno Torres, 2005; Ruiz de Arbulo, 1990).

Finalmente, y en la última década, contamos con trabajos a los que en más de una ocasión es posible que hagamos referencia, puesto que sus autores, bebiendo a su vez de aquellos con publicaciones anteriores, marcaron con sus aportaciones los primeros precedentes de una estrategia de estudio con gran potencial: exportar la arqueología del paisaje a la arqueología náutica, obteniendo exhaustivos estudios sobre sistemas portuarios (Cerezo, 2016) o profundizando de forma concisa en aquellas herramientas de análisis espaciales como son los sistemas de información geográfica (SIG) en la historia marítima (Delitala *et al.*, 2010; Indruszewski y Barton, 2007; Leidwanger, 2013; Ogburn, 2006).

## 2 Marco teórico

En la arqueología náutica, la aplicación de los estudios espaciales (comunes y elementales en la arqueología del paisaje) presenta una serie de problemáticas a las que en el presente trabajo intentaremos dar visibilidad y para las que pondremos un acercamiento a posibles soluciones. Entre dichas dificultades, se encontraba el hecho de que en un estudio espacial histórico a lo largo del cual se realizan consultas de una gran variedad de fuentes se obtiene una gran variedad de datos resultantes de naturaleza muy dispersa. Además, existe la necesidad de considerar el espacio que se estudia como una comunión del entorno terrestre y marítimo: tradicionalmente, los estudios arqueológicos —incluso en ambientes costeros— siempre se habían desarrollado con una visión a espaldas del mar, centrada en los registros «terrestres», como puertos o asentamientos litorales, y relegando el mar a simple carretera de agua de ida y vuelta de productos, vía de comunicación o simple escenario puntual de episodios bélicos.

Era un hecho, pues, que la necesidad de poder interrelacionar elementos de origen terrestre y marítimo, así como los datos obtenidos de un amplio abanico de fuentes muy dispares entre sí, y siempre conservando una perspectiva náutica desde la cual poder interpretar de forma efectiva el Paisaje Marítimo, demandaba un marco teórico viable en el cual poder trabajar. Fueron los avances en la arqueología marítima del mundo anglosajón y escandinavo los que finalmente desembocaron en la propuesta del concepto de «Paisaje Cultural Marítimo» por parte de Christer Westerdahl a principios de la década de los noventa, hecho que supuso sin lugar a dudas un punto de inflexión en la arqueología náutica y marítima en relación con las nuevas perspectivas paisajísticas (Westerdahl, 1992). Dicho concepto enriqueció con el tiempo, tanto en

significado como en la relevancia de su campo de trabajo, gracias a la evolución de la arqueología y la adición de información fruto de los estudios que ponían a ensayo dicho marco teórico. El concepto de Paisaje Cultural Marítimo surgió durante el estudio de la costa de Norrland (Suecia) durante los años 1975 y 1980, y más concretamente de la necesidad de un término científico que unificara todos los restos sujetos a estudio provenientes de la cultura marítima de un hombre pasado, tanto en tierra como en el medio subacuático (Westerdahl, 1992). Progresivamente, según avanzaba la disciplina arqueológica, la atención se descentralizó de los restos subacuáticos y se empezaron a incluir los monumentos antiguos que se encontraban en tierra dentro de la perspectiva analítica de un Paisaje Cultural Marítimo, iniciando así la evolución del término hacia englobar una mayor cantidad de elementos. La definición del término, inicialmente centrada en la gestión y aprovechamiento de recursos, poco a poco fue abriéndose más allá del carácter económico del término y fue ofreciendo una mejor respuesta ante las necesidades de la arqueología marina en sí. El Paisaje Cultural Marítimo comprende, según su acuñador, «la utilización humana del espacio marítimo por barco: asentamiento, pesca, caza, red de rutas de navegación y sus subculturas como el pilotaje, el mantenimiento de faros y puntos de referencia marítimos [...], y los restos y construcciones relacionadas con dicha actividad humana, tanto en tierra como bajo el agua» (Westerdahl, 1992, pp. 5-6). Según Ben Ford, quien destacó como uno de los principales investigadores que enriqueció enormemente el marco teórico, en el Paisaje Cultural Marítimo convergen la historia marítima, la etnografía y la arqueología (Ford, 2011), y es lo que hace de este concepto un marco teórico en el que poder interrelacionar datos obtenidos de esas tres ramas del campo de la historia.

Aun así, es preciso hacer una apreciación: el Paisaje Cultural Marítimo es, al mismo tiempo, un elemento tanto arqueológico como cognitivo. Se consideran en él no solo las características —llamémoslas— físicas y su evolución en el tiempo, sino también la forma en la que fue percibido por las comunidades marítimas que hacían uso de él y, por lo tanto, el paisaje cognitivo que se producía de esa percepción e interpretación, llegando a aspectos mucho más abstractos que los restos arqueológicos, como las sacralizaciones de espacios o el carácter cosmológico de un lugar.

### **3 Metodología**

El estudio espacial de un entorno marítimo en el campo de la arqueología náutica obedece, indiscutiblemente, a un carácter holístico y diacrónico. Es nece-

sario el trabajo de una amplia gama de fuentes, que en ocasiones se encuentran distanciadas cronológicamente, y es necesario encontrar el modo de, o bien ligar, o bien extrapolar la información. El mayor desafío es que cada una de las fuentes requiere de una metodología de estudio propia para obtener los datos, interpretarlos y complementarlos con el resto de informaciones obtenidas. Esta problemática, si bien planteaba estas dificultades respecto a trabajar con las fuentes, permitía a su vez integrar resultados novedosos y originales de una gran variedad de estudios distintos, ya fueran propios o no, de modo que a pesar de todo consideramos que la que exponemos aquí de forma superficial fue la mejor manera de abordar esta parte del proceso de investigación. En las siguientes páginas intentaremos desglosar brevemente las distintas problemáticas que hemos encontrado en cada fuente con la que hemos tratado hasta ahora y las distintas estrategias metodológicas escogidas para salvar los obstáculos.

### **3.1 Fuentes escritas**

Es indiscutible que las fuentes escritas conforman un recurso fundamental e indispensable en toda investigación de carácter histórico o arqueológico, y la selección de textos resulta crucial para ello. Los textos antiguos que se acerquen cronológicamente más a nuestra época de estudio nos aportarán mayor veracidad en la información, puesto que estarán relatando algo ocurrido recientemente en el momento de su escritura —un periodo climático concreto, por ejemplo—, pero es necesario ser conscientes de las limitaciones de las fuentes clásicas que han llegado a nuestros días. La mayoría de ellas son de naturaleza literaria, alejadas de una documentación oficial en la que el grado de subjetividad se reduce al máximo. Además, los textos nos llegan tras un proceso de redacción elaborada, marcada por un carácter tradicional, y de transmisión sujeta a los eventos históricos —así como a toda una retahíla de contextos económicos, culturales y políticos—, de modo que nos vemos obligados a considerar no solo el contexto, sino el mecanismo de transmisión; a menudo, una transmisión manuscrita en la que es altamente frecuente la alteración de la información.

Dada esta situación, las principales recomendaciones metodológicas en el campo de la documentación literaria instan a trabajar sobre los textos originales o, en caso de no conocer dicha lengua antigua, sobre transcripciones editadas y contrastadas, para que la traducción sea fiable y no perdamos grueso de la información. Al trabajar los textos, independientemente de su cronología, es necesario mantener una lectura crítica, ya que estos suelen estar íntimamente ligados al carácter subjetivo del narrador, quien intercala entre líneas ele-

mentos que para nosotros pudieran ser de interés científico, pero cuyo origen es en realidad fantasioso y que desdibujan el rigor histórico que precisamos.

Cada género literario antiguo planteará problemáticas específicas, como por ejemplo los periplos de época arcaica o los tratados de geografía de época clásica. Estos, interesantes y útiles por su cronología antigua, también destacan —en especial los periplos— por ser obras descriptivas de carácter náutico, esencial en nuestro caso para el estudio del Paisaje Marítimo en la Antigüedad (González Ponce, 1993). Pero, en un aspecto menos cambiante en términos estrictamente generales, como el paisaje o los vientos y las corrientes, también podemos nutrirnos de textos posteriores, como tratados geográficos de época medieval o incluso derroteros ya de la era moderna (Ruiz de Arbulo, 1990). Esto se da porque el entorno marítimo, aún siendo voluble y cambiante, también tiene un aspecto fundamental y es la fosilización de las costumbres: una ruta descrita en un derrotero moderno en la que se aprovecha una corriente general es altamente probable que ya se diera en la Antigüedad, de modo que podemos rastrear su uso hacia atrás en el tiempo, así como posibles espacios portuarios en uso y desuso que podemos encontrar recuperados en época medieval después de su olvido en época clásica, pero sí latentes en su etapa arcaica. Nuestro interés, pues, se centrará en el contraste y la complementación de la información obtenida de las fuentes más antiguas y en ver el uso diacrónico del espacio como el uso de unos mismos hitos náuticos que no hubieran sufrido alteraciones significantes con el paso de los siglos. Así, de textos medievales o modernos, podríamos obtener una cantidad de información que, si bien por separado ofrecería datos anecdóticos o desvinculados, cobra un gran papel de complementariedad una vez que se contextualiza con las otras fuentes consultadas. Obviamente, el nivel de lectura crítica a la hora de consultar el texto moderno dependerá de la naturaleza de este: no se debe tratar del mismo modo un diario de navegación que un derrotero técnico. Si bien el primer tipo de manuscrito nos permitiría un análisis del paisaje percibido de forma cognoscitiva por parte del viajero o marinero, para un estudio más objetivo y realista de la navegación nuestra mejor opción son los derroteros: manuales escritos de forma unidireccional con las indicaciones exactas del espacio inmediato y de mayor interés para el marinero para poder navegar por las aguas costeras. Estos manuales de navegación permiten, en gran medida, comprender el tipo de navegación, su dificultad, los puntos de peligro y los hitos de referencia. Para ejemplificar las posibilidades, podemos leer lo siguiente en los versos 337-445 de la *Ora Maritima* de Rufo Avieno (siglo IV d. C.): «Fanumque ad usque Veneris ac Vneris iugum / Li[t]us recumbit. Porro in isto li[t]ore / steterē crebrae civitates antea / Phoenixque multus habuit hos pridem locos. [...] Veneris ab

dito iugo / spectatur Herma caespitis Libyci procul, / quod ante dixit». En este fragmento, Avieno nos identifica el cabo de Gata, en el sudeste peninsular, bajo el topónimo de «Cabo Venus» y deja por escrito el carácter sacro de todo el accidente geográfico. Además, nos sitúa un templo dedicado a dicha Venus marítima, un edificio que, como sabemos por la Antigüedad, no solo constituiría puntos de acumulación de conocimiento náutico a raíz de los rituales y exvotos en solicitud de una buena travesía (Ruiz de Arbulo, 1990), sino también hitos náuticos de referencia para el navegante, que buscaría de día la silueta de la construcción y en la noche los fuegos que en ellos se alimentaban. Más tarde, nos describe cómo desde dicho cabo es posible ver tierra africana. Es probable que sea una exageración fruto del carácter divino y sacro del accidente, pero es posible que nos esté describiendo con detalle un fenómeno de refracción de la luz que nos permite ver mucho más cerca costas que se encuentran en la lejanía, como ocurre en la actualidad cuando desde Barcelona se puede ver la isla de Mallorca. Es necesario, pues, hacer una primera selección con espíritu crítico, pero también realizar la interpretación sin perder la perspectiva náutica y toda la carga cultural que nos describe el paisaje.

### **3.2 Iconografía**

Es escasa, pero no inexistente, la existencia de representaciones iconográficas de entornos marítimos y espacios náuticos de época antigua, como frescos conservados hasta ahora, relieves o ilustraciones en otros soportes, que nos presentan espacios portuarios de la Antigüedad. Estas fuentes nos pueden proporcionar una gran cantidad de información a varios niveles, ya que no solo podremos analizar la representación pictórica, sino también la intencionalidad con la que esta fue realizada. Sin embargo, esto presenta un doble filo, ya que, del mismo modo que ocurre con los textos antiguos, el autor puede intercalar elementos de origen fantasioso que nosotros deberemos saber discernir en su origen, para seleccionar solo aquella información más rigurosa desde el punto de vista científico. Y a pesar de estos ejemplos, no poco potenciales en datos, ya que nos permiten, dependiendo de la representación, analizar actividades que en ella se representen o características paisajísticas, uno de los grandes recursos con los que contamos es con la cartografía histórica.

En el estudio histórico de un espacio geográfico, dicha cartografía histórica es indispensable, si bien, como sucede con los textos medievales y modernos, la cronología se distancia en gran medida de una era antigua. Aun así, la gran cantidad de información potencial que proporciona plantea la necesidad de incluirla en el proceso de investigación, lo que implica una problemática me-

todológica inicial importante: la cartografía antigua representa una amalgama de tipos de información inherentes de la que posteriormente podemos obtener información gráfica, información geométrica, topografía e incluso batimetrías marinas (Cerezo, 2016). A la hora de abordar un plano, esta naturaleza particular plantea una reflexión previa para establecer cuál de estos distintos niveles de información trabajar y a qué nivel, seleccionando y priorizando los datos que nos interesen para nuestras cuestiones de investigación. No solo cada uno de estos niveles de información requiere una estrategia de estudio distinta, también la requiere cada cartografía histórica: las características de una carta portulana medieval no se corresponden con una carta náutica de época moderna. Si bien ambas fueron elaboradas con una finalidad puramente náutica, el discurso es muy distinto si se parte desde la intencionalidad de la representación: mientras que la carta náutica proporciona una imagen lo más realista posible del litoral y de sus características, los portulanos se caracterizan por ser representaciones distorsionadas del litoral; aunque son inútiles para una lectura analítica de la evolución del paleopaisaje, sí que proporcionan una gran cantidad de información respecto a esa mencionada intencionalidad del cartógrafo, quien buscaba resaltar aquellos hitos náuticos más relevantes para el sistema de orientación y navegación mediante enfilaciones o marcaciones, proporcionando así una ruta segura y señalizada. Vemos que en la carta náutica el marino que consulta la información debe seleccionarla, mientras que en la carta portulana es quien elabora la información y hace destacar unos datos por encima de otros; así, sería más relevante exagerar el espacio de una bahía para asegurar al marino su fiabilidad que representar con detalle la costa. Otro de los niveles de información viables en la cartografía histórica es la toponimia, la cual veremos a continuación.

### **3.3 Toponimia**

Aunque este tipo de fuente no se representa sobre un soporte inherente y la podemos encontrar en distintas fuentes de información, como textos o cartografía, es interesante considerarla como propia por la gran cantidad de datos que puede proporcionarnos a la hora de estudiar un espacio geográfico en la Antigüedad. Si bien a lo largo de los siglos los topónimos sufren modificaciones fruto de las distintas etapas ocupacionales del terreno, esta misma característica nos permite establecer una evolución de la identidad y de la relevancia de ciertos accidentes geográficos, con topónimos que nos pueden aportar información descriptiva del espacio en el momento en el que fueron bautizados, así como información del sol de dichos hitos en el paisaje cognitivo de la comu-

nidad que lo habitó. Dichos topónimos, además, al estar localizados en el litoral inmediato o en la zona costera, nos permiten analizar el nivel de «maritimidad» de la zona y hasta donde se extiende, pudiendo ser palpable el grado de comunicación y difusión entre un asentamiento costero y uno de interior. Algunas problemáticas inherentes a este tipo de fuente están relacionadas con el idioma en el que el documento estaba representado (como sería en el caso de los portulanos árabes), así como con su tipo de escritura, que podría dificultar la lectura, o, ya como factores externos a la representación en sí, con la calidad de los recursos disponibles para la investigación. Pero la principal dificultad radica en la gran carga de formación previa en lingüística, específica de cada idioma en el que fue ocupado el espacio, a la cual la arqueología se enfrenta, siendo dependiente de las publicaciones de los lingüistas al respecto. La gran falta de estudios lingüísticos de los topónimos históricos, que esperamos que en un futuro los lingüistas se animen a desarrollar con mayor frecuencia, es una considerable problemática. La gran cantidad de idiomas que pueden haber poblado un espacio costero, característico por su gran tendencia a la circulación de gente, así como por la erosión causada por la propia fonética local, representa un reto en el que los arqueólogos precisamos de la experiencia de los lingüistas.

Es por ello por lo que, junto con los análisis de la toponomástica, se recomienda la consulta de inventarios existentes para un análisis comparativo de términos, tanto para situar antiguos topónimos en las representaciones más distorsionadas como para fijar los diferentes estratos toponímicos (Grandal, 2004). Establecer una estratigrafía toponímica en función de los distintos idiomas ocupacionales —por ejemplo, prerromano, latín, griego, árabe, etc.— servirá no solo para poder analizar mejor la evolución cognitiva del *topos* (una comunidad puede bautizar topos descriptivos y otra comunidad, nombres sacros), sino también para poder ver las zonas de mayor o menor movimiento humano y, por lo tanto, averiguar qué habría favorecido un mayor tráfico marítimo. Es posible que esta alta actividad marítima se reflejara en topónimos procedentes de idiomas que no correspondieran a poblaciones que habitaran el espacio geográfico, fruto de las conexiones de ultramar.

Los topónimos nos pueden describir de múltiples formas un hito en el momento que fue bautizado; la vegetación que pudiese existir, las actividades que allí se desarrollaban (si tenían o no un carácter cosmológico), el color del suelo, la forma, los accidentes geográficos cercanos, la percepción cognitiva o la representación de recursos naturales como la fauna, la flora o los puntos de aguada son algunos de los muchos elementos que nos delatan cómo era el paisaje en la Antigüedad, dados por el idioma en el que se sitúa el nombre (Ce-

rezo, 2016; Pocklington, 1986). Con una jerarquización toponímica, podremos ver además qué hitos tenían mayor relevancia en las fuentes estudiadas en las que aparezca esa información, considerando que aquellos puntos de referencia en el paisaje serán los más nombrados y referenciados, en detrimento de aquellos hitos menores, menos recurrentes en la cartografía y los textos.

### **3.4 Datos arqueológicos**

En la arqueología náutica, aunque llevemos a cabo un estudio desde la arqueología del paisaje, es fundamental contemplar el registro arqueológico disponible.

En este sentido, lo que permite trabajar dentro del Paisaje Cultural Marítimo es la interrelación entre los yacimientos terrestres y los subacuáticos como una red de yacimientos interconectados según su cronología, poniendo en relación todo resto arqueológico dentro de un mismo espacio para poder comprender mejor el rastro de la presencia humana.

Yacimientos como asentamientos costeros y sistemas portuarios, así como elementos concretos como faros, torres, templos y santuarios, nos permitirán comprender las pautas de ocupación del litoral y cómo estas habrían condicionado las rutas a seguir por las embarcaciones. La arqueología subacuática, con registros portuarios, pecios, hallazgos aislados o contextos de fondeadero, nos permitirá comprender, ya sea en un periodo concreto o de forma diacrónica, los distintos usos del medio acuático y los distintos espacios como calas o ensenadas, así como analizar las distintas pautas de navegación en función de los usos más o menos frecuentes de fondeaderos, menos recurrentes en navegaciones de gran cabotaje (Díes, 2004), y estudiar la relevancia de sistemas portuarios concretos a partir de una mayor o menor presencia de restos en sus contextos subacuáticos (Cerezo, 2016). Pero es indispensable tener presente que no existiría un tráfico marítimo, una ruta y un comercio sin los yacimientos terrestres, tanto los situados en la costa y en el litoral como aquellos que se encuentran conectados y situados en el interior: puntos de demanda de comercio marítimo y que podrían favorecer más o menos dicho tráfico. El análisis de restos arqueológicos en puntos del interior procedentes tanto de dicho comercio como de la explotación de los recursos marítimos nos aportará una idea de la zona de influencia del asentamiento costero o sistema portuario.

Las cartas arqueológicas nos permitirán además discernir puntos negros en la navegación a partir de concentración de pecios, así como las zonas más seguras para fondear o varar. La consideración de la catalogación del registro subacuático, del mismo modo que el terrestre, se distingue entre núcleos poblacionales o espacios portuarios, en las categorías de pecio, fondeadero, con-

texto portuario y hallazgo aislado. Además, esta catalogación también permite, por ejemplo, identificar zonas que a partir de otras fuentes bibliográficas o desde la propia arqueología serían difíciles de localizar y considerar, perdiendo así una información de gran valor. Por ejemplo:

... la ausencia o presencia de estructuras ha servido para justificar la importancia o no de dichos enclaves. [...] Nosotros sin embargo proponemos buscar los datos necesarios en otro tipo de contextos, a veces olvidados, muchas veces no comprendidos. Contextos materiales que, si bien no constituyen estructuras portuarias, sus procesos de formación son el resultado mismo de estas estructuras, de las actividades relacionadas con ellas. Estos contextos son los contextos de fondeadero. (Cerezo, 2016, p. 95)

El fondeadero es una zona de parada de tiempo variable de permanencia en el que podemos encontrar acumulada toda una secuencia estratigráfica por cronologías con los restos de la vida a bordo o de mercancías. Con ello y mediante estudios cuantitativos, espaciales o simplemente tipológicos, se pueden «analizar ritmos y procesos económicos sin necesidad de basar los datos marítimos de forma exclusiva en los pecios» (Cerezo, 2016, p. 30). Estos ritmos también encajarían con las rutas de navegación: indicarían puntos de parada y proporcionarían una información muy valiosa sobre los hábitos a la hora de circular por una costa. Incluimos también en este contexto el estudio y análisis de los llamados «fondos de puerto»: la acumulación de restos arqueológicos en las antiguas zonas de agua de los puertos aporta de igual modo una interesante secuencia estratigráfica que permite, a partir de los hallazgos encontrados en el medio subacuático, conocer mejor la actividad marítima que existió en la Antigüedad.

Los pecios siempre conformarán un elemento inigualable en el estudio náutico, puesto que la arquitectura naval nos proporciona una información valiosa en referencia a la tecnología náutica que poseían y a cómo la embarcación se adaptaba al entorno; por ejemplo, con cascos planos para navegar estuarios y albuferas. Así como el cargamento o los elementos de la tripulación nos pueden dar una información directa y sin alteraciones de la procedencia de la embarcación, de cuál era su destino y quizás hasta varias informaciones respecto a la vida cotidiana a bordo. Aun así, es necesario destacar que no es una constante, puesto que el barco no deja de ser un accidente que puede no tener explicación concreta en su entorno inmediato y cuyo punto de origen o destino no fuera cercano al hundimiento. Más allá de eso, el contexto del pecio puesto en relación con el espacio marítimo nos puede señalar dinámicas de tráfico

marítimo en las zonas, ejemplificar las posibles rutas de navegación y señalar posibles tipos de navegación, ya fuera de altura, de gran cabotaje o de cabotaje más local.

En comparación con el carácter accidental de la localización de un pecio, los sistemas portuarios suponen todo lo contrario: son registros fijos, bien íntimamente vinculados a una ciudad o bien puntos de conexión con asentamientos en los que los restos relatan la vida del hombre en la Antigüedad en su relación con el mar: productos de importación y exportación, características arquitectónicas del puerto (y de la organización social y económica que de ellas se desprende), volumen de tráfico de embarcaciones o riqueza de la propia ciudad.

La problemática de esta fuente arqueológica reside en el acceso a las cartas arqueológicas ya existentes, así como en su actualización periódica, no siempre posible —por ejemplo, en el caso subacuático— a causa de que las condiciones meteomarinas o el relieve del fondo marino pueden dificultar los trabajos de prospección subacuática. Es clave en este punto el trabajo bibliográfico de las publicaciones, además de la simple consulta de las cartas arqueológicas, pues lo que nos proporcionará un grueso de información valiosa está en la interpretación de los restos y en la puesta en relación con su entorno.

No quisiéramos pasar por alto tampoco los datos que proporciona la arqueología experimental, lamentablemente poco explotada, pero que permite conocer de una forma muy cercana cómo se habría podido desarrollar la navegación según las características de cada entorno a partir de reconstrucciones a escala real de embarcaciones excavadas y documentadas, como los ejemplos del Kyrenia (Katzev, 1990) o del Gyptis (Pomey, 2014). También son interesantes los ejercicios experimentales en los que se pone a prueba cómo elementos del entorno condicionarían aspectos concretos de la navegación, como la captura de aves locales para su posterior liberación una vez que la embarcación perdiera la costa de vista; un sistema de orientación utilizado desde la más remota antigüedad (Luzón y Coín, 1986).

### **3.5 Meteorología**

Es necesario destacar que el Mediterráneo está condicionado por una estacionalidad muy marcada, en la que, dependiendo del momento del año del que hablemos, podremos percibir una gran diferencia y variabilidad dentro de los distintos condicionantes náuticos derivados de la climatología (vientos, oleajes, borrascas, tormentas, etc.). Y no solo debemos considerar la estación —o incluso el mes o un momento del día— si queremos extrapolar estudios meteorológicos a la arqueología náutica y al estudio de una zona. Desde

el 10.000 a. C. han tenido lugar grandes oscilaciones en el clima en la fase del Holoceno en la que nos encontramos, lo que ha dado lugar a etapas cálidas y a otras de bajas temperaturas. Tenemos registros de pequeños intervalos de frío en la antigüedad (Danny Harvey, 1980) y en época medieval (Mann *et al.*, 2009) documentados a partir de diversos indicadores climáticos, los cuales garantizarían el alcance global del fenómeno climático mediante las dataciones radiocarbónicas en materiales orgánicos de procedencia lagunar y de turbas. Es posible que, con el enfriamiento del clima, los meses estivales y de bonanza climática se vieran reducidos, y que los meses más invernales se alargaran y sus condiciones climáticas se encrudecieran. Para poder confirmar equivalencias en los análisis meteorológicos y poder extrapolar datos a periodos antiguos, es necesario consultar las fuentes escritas disponibles que nos describan, por ejemplo, los periodos de *mare apertum* y *mare clausum*, así como los extensos tratados de meteorología que se desarrollaban en época clásica (Taub, 2016). Es importante destacar que «trasladar sin ninguna corrección las características meteomarinas actuales, correspondientes a un intervalo climático cálido, a las fases o episodios fríos solo puede generar confusión, cuando no constituye pura y simplemente un grave error metodológico» (Guerrero Ayuso, 2008, p. 94). Es por ello por lo que la extrapolación debe ser llevada a cabo si podemos argumentar y estar seguros de que las condiciones climáticas coincidirían en su mayoría.

Una vez hayamos preparado de este modo el terreno, es interesante llevar a cabo la lectura bibliográfica de artículos relacionados con la climatología/meteorología en revistas científicas relacionadas con las ciencias medioambientales (Jansà, 1995) y el paleoclima procedente de estudios arqueológicos, así como un análisis de los datos históricos que instituciones estatales recolectan a lo largo de los años, como la red de Puertos del Estado, así como de los de otros institutos de meteorología, estadística u otras disciplinas que pudieran estar relacionadas, como instituciones oceanográficas, y complementar nuestra información. Con ello, podemos observar las características náuticas concretas del entorno inmediato que plantearía cada región, además de discernir posibles cambios en algunos condicionantes climáticos o atmosféricos a lo largo del tiempo y el espacio, como patrones de vientos. Las informaciones representadas en gráficos basados en la media, como por ejemplo las rosas de los vientos, nos permiten interpretar y especular cómo habrían sido las navegaciones, los periodos más complicados para circular por una costa u otra, o las dificultades que podría haber tenido una embarcación a la hora de sortear accidentes geográficos concretos. También podemos observar en las rosas la variabilidad de los vientos (tomando como ejemplo la figura 1, p. 107), algo que

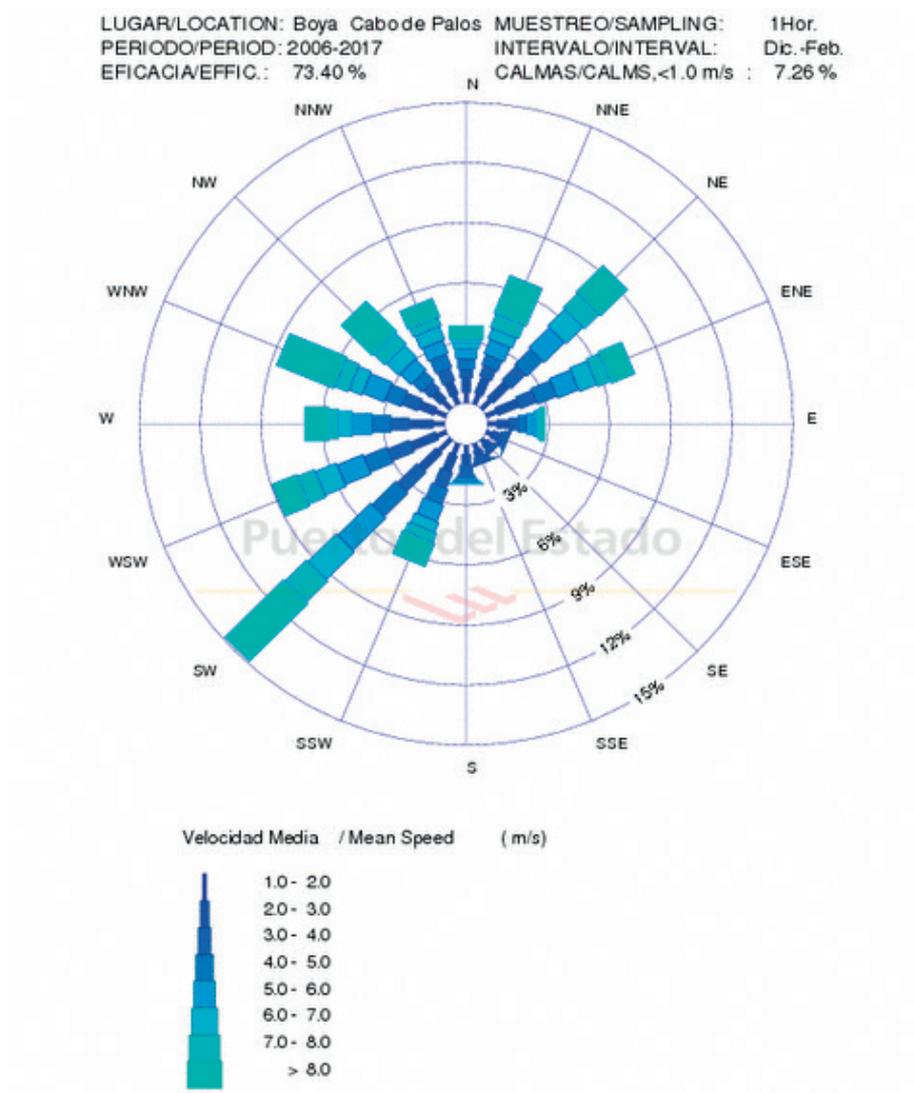


Figura 1. Rosa de los vientos durante la época invernal en las cercanías de cabo Palos entre los años 2007 y 2017. Fuente: PORTUS.

delataría la tendencia de estos a rolar y, por lo tanto, una mayor dificultad en su previsión, siendo en resumen un sinónimo de navegaciones más peligrosas, características de periodos invernales.

### 3.6 *Oralidad y etnografía*

El propósito de la arqueología es, en última instancia, acercarnos al hombre antiguo y a su forma de vivir, pensar y, en nuestro caso, a su forma de percibir y relacionarse con el entorno marítimo. Aún hoy quedan algunos vestigios, fijados en la idiosincrasia marinera, que nos dejan entrever esta relación existente entre el hombre y el mar. Podemos encontrar estos indicios en la tradición oral y los conocimientos transmitidos a lo largo del tiempo en la propia comunidad marinera, lo que conforma un corpus de información único y de difícil acceso para aquellos ajenos a dicha comunidad. Esta misma información se transmite de manera conjunta con un seguido de creencias, supersticiones, costumbres y rituales característicos y únicos de su propia idiosincrasia. Por ejemplo, en el transcurso de una investigación pudimos acceder al conocimiento local de los pescadores, quienes nos comunicaron que los vientos en las cercanías del cabo de Gata, al sureste peninsular, siguen un patrón 4-1-4: cuatro días de viento, un día de calma y otros cuatro de viento. Pudimos comprobar que efectivamente se cumplían con regularidad: un hecho que habría permitido a las embarcaciones antiguas rodear el cabo sin arriesgarse a los fuertes vientos del Estrecho que caracterizan dicha zona. Esta información, además, no se encontraría reflejada en las medias y las gráficas, así como tampoco en los datos históricos, de modo que es fundamental acceder al conocimiento local del entorno para poder comprenderlo y estudiarlo. Aun así, insistimos, es peligroso realizar dicha extrapolación de costumbres o creencias actuales hacia una época pasada como la Antigüedad, de modo que se recomienda criterio y prudencia en el proceso.

Es interesante considerar celebraciones o festividades de carácter marítimo que hayan existido o aún existan en la actualidad, puesto que se pueden localizar elementos del entorno que de otro modo no podríamos: por ejemplo, la celebración de la Virgen del Carmen en la población de El Pozo de los Frailes, un pequeño núcleo urbano incluido en el Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar que se encuentra a cuatro kilómetros de las playas de San José o de las playas de Los Escullos. Si bien la Virgen del Carmen es una festividad de municipios costeros y marineros, en este caso la celebración se lleva a cabo en un punto relativamente remoto, en un núcleo urbano muy reducido, de modo que pudiera ser que la celebración y la solicitud de la protección del lugar y su recurso quedasen fosilizadas en el uso de este punto como punto de aguada —escasos en el litoral de la zona— para la previa circunnavegación del cabo de Gata.

### 3.7 Modelizaciones y software de análisis espacial

Hoy en día existen portales de información que permiten, además de la consulta de datos históricos, obtener información basada en datos recogidos y representada en modelizaciones. Estos modelos nos pueden ayudar a comprender de forma más efectiva el comportamiento de algunos condicionantes náuticos como el viento o la corriente, los cuales tienen un comportamiento similar cuando a lo largo de su trayecto se encuentran con una cordillera litoral o la propia costa; se produce entonces una desviación que da como resultado un componente determinado, condicionado pues por la orografía costera y subacuática, dato que no conoceríamos con precisión de no ser por modelizaciones como, por ejemplo, para ilustrar el caso, las que se pueden realizar *online* en el Sistema de Información Oceanográfico de la Región de Murcia (fig. 2, p. 110). Además, es posible ver de forma específica el comportamiento de ciertos condicionantes, como los nombrados en zonas «de sombra», y comprobar el nivel de afectación en zonas inicialmente más resguardadas. Es necesario tener presente que, al igual que ocurre con la información directamente meteorológica, es importante considerar qué periodo intentamos trasladar a una época pasada y comprobar de forma fehaciente la compatibilidad climática con la época estudiada.

Pero las herramientas que cada vez parecen tener más potencial en la arqueología náutica son los *softwares* de sistemas de información geográfica (SIG). Dichos programas tienen la característica de poder unir representaciones cartográficas con información geográficamente referenciada, así como bases de datos o una gran variedad de información de distintas características —binario, cuantitativo, etc.—, de modo que el usuario puede realizar consultas interactivas sobre la cartografía, analizar información espacial, editar y georreferenciar mapas. Mediante este programa es posible producir un innumerable listado de mapas y representaciones que tienen, como finalidad, ser una herramienta más en el estudio espacial y en su análisis y comprensión.

Existen distintos programas pertenecientes a los sistemas de información geográfica (SIG), como Qgis, PostGIS, GeoServer o ArcGIS. Algunas de las posibilidades que se están empezando a emplear son los análisis de cuencas visuales, o *Viewshed*. Las cuencas de visibilidad representan el campo de visión de una forma teórica desde un punto específico en un espacio representado en un modelo digital de elevaciones. Condicionadas por la topografía del terreno, las cuencas de visibilidad permiten identificar los estímulos visuales que el observador tendría del paisaje (aquello que puede ver) de forma diacrónica gracias a la permanencia general de los paisajes. Partiendo del principio de correlación

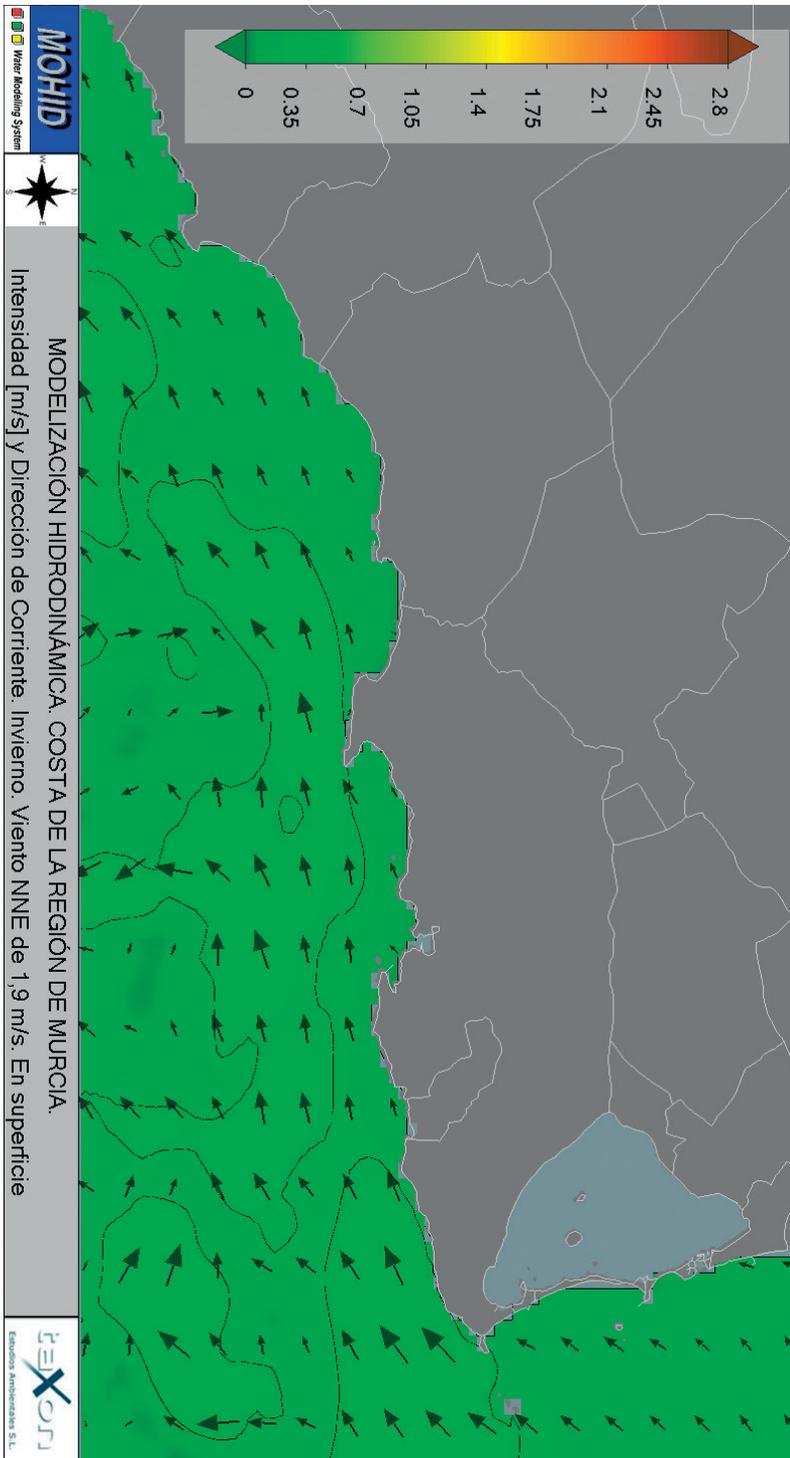


Figura 2. Modelización hidrodinámica de la corriente superficial del litoral murciano. Fuente: siom

de visibilidad entre un punto observador elevado y el punto observado, es posible consultar qué radio de visibilidad tiene un hito náutico, algo relevante si nos interesa saber su zona de influencia, cuál sería el alcance de vigía —o incluso de lanzamiento de proyectiles desde torres de defensa— o hasta dónde llegaría, de forma siempre teórica, el espacio marítimo en el cual las embarcaciones podrían navegar sin perder la costa de vista. Un estudio de visibilidad con SIG ofrece datos binarios, o positivistas —es decir, algo se ve o no se ve—, pero no proporciona información en relación con la calidad de su visibilidad, o con el porcentaje de veces que es observable un elemento del paisaje en probabilidades generales.

Es por ello por lo que, en este sentido, no es de extrañar que los resultados del SIG sean muy optimistas en cuanto a la cuenca visual, ya que se calcula la visión óptima hasta la línea de horizonte, algo que sabemos que no es así en la realidad, dados los múltiples factores que interfieren en el acto de observar el paisaje: partículas en suspensión, nubes, brumas, reflejos, la propia ansiedad o agudeza visual del observador, etc. En este sentido, existen algunos acercamientos mediante las ecuaciones de visibilidad difusa, como los algoritmos desarrollados por Ogburn (2006), que permiten realizar análisis de visibilidad integrando las distintas variables que supone el medio marino.

#### **4 Reflexiones finales**

La metodología que presentamos se encuentra en una fase inicial que se fortalece gracias a su combinación con los estudios del paisaje y de la historia marítima. Así, se suma a la aplicación y la investigación de nuevas herramientas digitales que nos permiten acercarnos más rigurosamente a cómo el paisaje habría sido percibido, gestionado y moldeado por el hombre en la Antigüedad y cómo, a su vez, se habría adaptado a este.

La posibilidad de incluir todo tipo de datos provenientes de distintas fuentes sin una relación inicial entre sí nos permite llegar a niveles de información mucho más precisos, contrastados y bien fundamentados. De manera conjunta con la teoría del Paisaje Cultural Marítimo, llevando la interpretación más allá de lo meramente físico o primario hasta una raíz más abstracta de cognición y percepción, conseguimos expresar al máximo las posibilidades que nos ofrece la metodología interdisciplinar que hemos intentado acercar en el presente artículo. Nos plantea además la reflexión de que lo que estudiamos no es un paleopaisaje antiguo, sino el entorno en el que vivían, el que moldeaban, el que percibían y el que dejaron tras de sí, como un resto más, las comunidades marítimas de la Antigüedad. En definitiva, y en conclusión, los estudios

de la arqueología del paisaje en la disciplina náutica nos permiten llegar a un punto en la antigüedad del hombre que no conoce de cronologías ni puntos en el mapa, y que es la eterna relación del hombre y aquello que lo rodea.

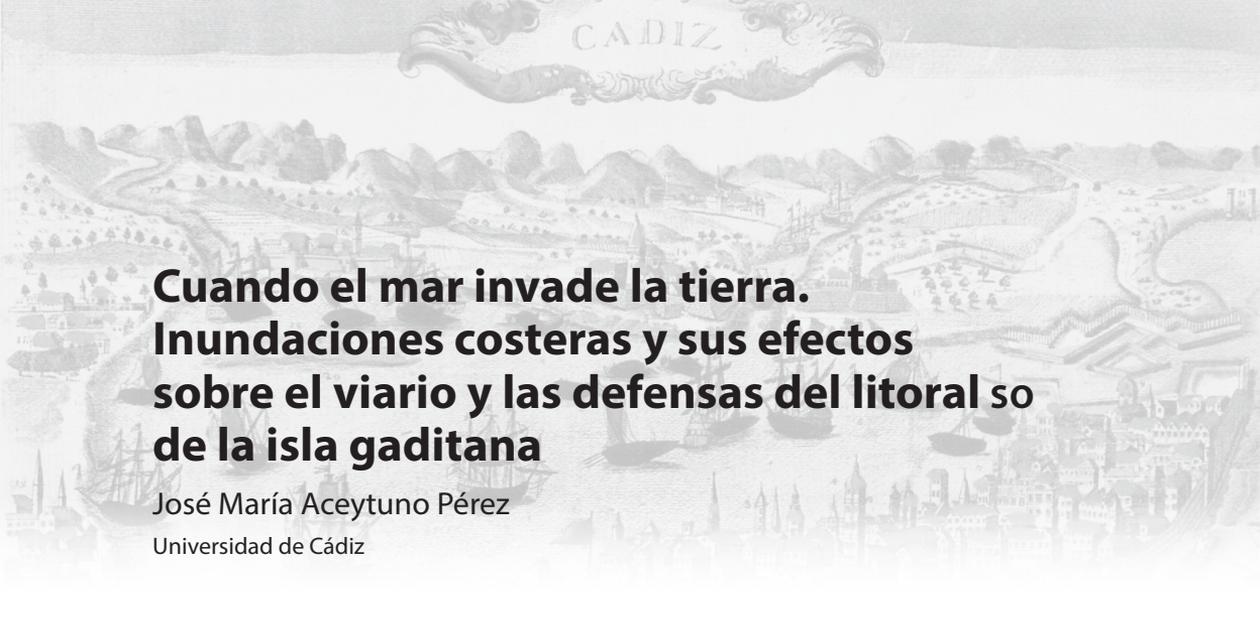
## Referencias bibliográficas

- ARNAUD, P. (2005). *Les routes de la navigation antique: Itinéraires en Méditerranée*. Arlés: Éditions Errance.
- CASSON, L. (1995). *Ships and Seamanship in the Ancient World*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- CEREZO-ANDREO, F. (2016). *Los puertos antiguos de Cartagena: geoarqueología, arqueología portuaria y paisaje marítimo. Un estudio desde la arqueología náutica*. Murcia: Universidad de Murcia.
- CEREZO-ANDREO, F., LÓPEZ-CASTEJÓN, F. J., RAMALLO-ASENSIO, S. F. y GILBERT-CERVERA, J. (2020, junio). Wave Hindcasting and Anchoring Activities in Ancient Harbours: The Impact of Coastal Dynamics on Ancient Carthago Nova (Cartagena, Spain). *Journal of Maritime Archaeology*, 15(2), 209-237. <https://doi.org/10.1007/s11457-020-09259-9>
- DANNY HARVEY, L. D. (1980, diciembre). Solar variability as a contributing factor to Holocene climatic change. *Progress in Physical Geography: Earth and Environment*, 4(4), 487-530. <https://doi.org/10.1177/030913338000400402>
- DELITALA, A. M. S., GALLINO, S., VILLA, L., LAGOUVARDOS, K. y DRAGO, A. F. (2010, octubre). Weather routing in long-distance Mediterranean routes. *Theoretical and Applied Climatology*, 102(1), 125-137. <https://doi.org/10.1007/s00704-009-0238-2>
- DÍES CUSÍ, E. (2004). Los condicionantes técnicos de la navegación fenicia en el Mediterráneo Oriental. En V. Peña, C. Wagner y A. Mederis (eds.), *La navegación fenicia: tecnología naval y derroteros: encuentro entre marinos, arqueólogos e historiadores*. (pp. 55-84). Madrid: Centro de Estudios Fenicios y Púnicos.
- FORD, B. (2011). *The Archaeology of Maritime Landscapes*. Nueva York: Springer-Verlag New York.
- GIANFROTTA, P. A. y POMEY, P. (1997). *La navigation dans l'Antiquité*. Aix-en-Provence: Édisud.
- GONZÁLEZ PONCE, F. J. (1993). Sobre el valor histórico atribuible al contenido de *Ora Maritima*: las citas de los iberos y de otros pueblos, como paradigma. *Faventia*, 15(1), 45-60. <https://www.raco.cat/index.php/Faventia/article/view/50986>

- GOZALBES CRAVIOTO, C. (2000). La costa de Almería en los itinerarios de peregrinos y portulanos medievales. *Revista del Instituto Egipcio de Estudios Islámicos*, (32), 119-141.
- GRANDAL LÓPEZ, A. (2004). Introducción histórica y lingüística a la toponimia de Cartagena y su campo. *Revista Murciana de Antropología*, (11), 251-259. <https://revistas.um.es/rmu/article/view/72841/70251>
- GUERRERO AYUSO, V.M. (2004). Nautas baleáricos durante la Prehistoria (parte I): condiciones meteomarinas y navegación de cabotaje. *Pyrenae*, 37(1), 87-129.
- \_\_\_\_\_. (2008). Navegar en un Mar de Islas: tres apuntes sobre Arquitectura Naval del Bronce Mediterráneo Oriental. En J. Pérez Ballester y G. Pascual Berlanga. *Comercio, redistribución y fondeaderos: la navegación a vela en el Mediterráneo*. (V Jornadas de Arqueología Subacuática. Gandía, 2006). (pp.27-56). Valencia: Publicacions de la Universitat de València.
- INDRUSZEWSKI, G. y Barton, C. M. (2007, abril). Simulating Sea Surfaces for Modeling Viking Age Seafaring in the Baltic Sea. En J. T. Clark y E. M. Hagemester (eds.), *Digital discovery: Exploring New Frontiers in Human Heritage. CAA2006. Computer Applications and Quantitative Methods in Archaeology*. Proceedings of the 34th Conference, Fargo, United States, April 2006. Archaeolingua, Budapest, pp.616-630.
- IZQUIERDO I TUGAS, P. (1996). Los condicionantes de la navegación en la antigüedad: Una aproximación al caso de la Provincia Hispania Citerior Mediterránea. En J.J. Achútegui Rodríguez (coord.), *La construcción naval y navegación*. (I Simposio de Historia de las Técnicas. Cantabria, 26, 27 y 28 octubre de 1995). Santander: Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas (SEHCYT); Universidad de Cantabria.
- JANSÀ I CLAR, A. (1995). Peculiaritats meteorològiques de la Mediterrània occidental. *Butlletí de les Societats Catalanes de Física, Química, Matemàtiques i Tecnologia*, XV(1), 91-97. <https://www.raco.cat/index.php/ButlletíSCFQMT/article/view/221797>
- KATZEV, M. L. (1990). An analysis of the experimental voyages of Kirenia II. En H. Tzalas (ed.), *Proceedings of the 2<sup>nd</sup> International Symposium on Ship construction in Antiquity*. (Delphi, 27, 28 y 29, agosto de 1987). (pp.245-256). Atenas: Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition.
- LEIDWANGER, J. (2013, agosto). Modeling distance with time in ancient Mediterranean seafaring: A GIS application for the interpretation of maritime connectivity. *Journal of Archaeological Science*, 40(8), 3302-3308. <https://doi.org/10.1016/j.jas.2013.03.016>

- LUZÓN NOGUÉ, J. M. y COÍN CUENCA, L. M. (1986). La navegación pre-astrológica en la antigüedad: utilización de pájaros en la orientación náutica. *Lucentum*, (5), 65-85. <https://doi.org/10.14198/LVCENTVM1986.5.04>
- MANN, M. E., ZHANG, Z., RUTHERFORD, S., BRADLEY, R. S., HUGHES, M. K., SHINDELL, D., AMMANN, C., FALUVEGI, G. y NI, F. (2009). Global Signatures and Dynamical Origins of the Little Ice Age and Medieval Climate Anomaly. *Science*, 326(5957), 1256-1260. <https://doi.org/10.1126/science.1177303>
- MORENO TORRES, S. (2005). Rutas de navegación en el Mediterráneo occidental: condicionantes atmosféricos y aspectos técnicos de la navegación en la antigüedad. *Mayurqa*, 30(2), 781-799. <https://www.raco.cat/index.php/Mayurqa/article/view/122756>
- MORTON, J. (2017, septiembre). *The Role of the Physical Environment in Ancient Greek Seafaring*. Leiden, The Netherlands: Brill. <https://doi.org/10.1163/9789004351073>
- OGBURN, D. (2006, marzo). Assessing the level of visibility of cultural objects in past landscapes. *Journal of Archaeological Science*, 33(3), 405-413. <https://doi.org/10.1016/j.jas.2005.08.005>
- POCKLINGTON, R. (1986). Toponimia islámica del campo de Cartagena. En *Historia de Cartagena, vol. 5*. (pp. 319-340). Murcia: Ediciones Mediterráneo.
- POMEY, P. (2009). Principes et méthodes de construction en architecture navale antique méditerranéenne. De la conception à la réalisation. En M. Á. Cau Ontiveros y F.X. Nieto Prieto (coords.), *Arqueologia nàutica mediterrània*. (pp. 337-342). Gerona: Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya.
- \_\_\_\_\_. (2014, septiembre). Le projet «Prôtis» et le Gyptis: de l'épave à la réplique navigante d'un bateau grec du VI<sup>e</sup> siècle av. J.-C. *Neptunia*, (275), 14-27. <http://protis.hypotheses.org/files/2015/09/Neptunia-sept20141.pdf>
- ROUGÉ, J. (1966). Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain. *Revue belge de Philologie et d'Histoire*, 45(2), 514-518. [www.persee.fr/doc/rbph\\_0035-0818\\_1967\\_num\\_45\\_2\\_2685\\_t1\\_0514\\_0000\\_2](http://www.persee.fr/doc/rbph_0035-0818_1967_num_45_2_2685_t1_0514_0000_2)
- RUIZ DE ARBULO, J. (1990). Rutas marítimas y colonizaciones en la Península Ibérica. Una aproximación náutica a algunos problemas. *Italica*, (18), 79-115.
- SCHÜLE, G. (1970). Navegación primitiva y visibilidad de la tierra en el Mediterráneo. En *XI Congreso Nacional de Arqueología (Mérida, 1968)*. (pp. 449-462), Zaragoza.

- TAUB, L. (2016). Meteorology. En G. Irby (ed.), *A companion to Science, technology and Medicine in Ancient Greece and Rome* (1.<sup>a</sup> ed.). (pp.854-869). West Sussex: Wiley-Blackwell.
- TUDDENHAM, D. B. (2010, octubre). Maritime Cultural Landscapes, Maritimity and Quasi Objects. *The International Journal of Nautical Archaeology*, 5(1), 5-16. <https://doi.org/10.1007/s11457-010-9055-0>
- WESTERDAHL, C. (1992). The Maritime Cultural Landscape. *The International Journal of Nautical Archaeology*, 21(1), 5-14. <https://doi.org/10.1111/j.1095-9270.1992.tb00336.x>
- \_\_\_\_\_. (2005). Maritime Cosmology and Archaeology. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 28, 7-54. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55781-2>



# **Cuando el mar invade la tierra. Inundaciones costeras y sus efectos sobre el viario y las defensas del litoral so de la isla gaditana**

José María Aceytuno Pérez

Universidad de Cádiz

## **1 Contexto territorial, urbano y de comunicaciones**

### **1.1 Contexto territorial**

La Alcantarilla de la Isla de León constituyó un punto de paso obligado del trasiego terrestre entre Cádiz y la Isla, actual San Fernando. Para comenzar a comprender el lugar, el primer paso será ubicar La Alcantarilla en su contexto geográfico exponiendo su ubicación a través de varias escalas territoriales.

La primera escala será la correspondiente a la bahía de Cádiz. En este ámbito geográfico, La Alcantarilla se encuentra situada dentro de la playa de Camposoto, la cual se localiza en el sur del flanco atlántico de la isla gaditana. Se desarrolla entre la punta del Boquerón, que constituye su extremo sur, y la punta de Poniente, su extremo norte. Es una playa con orientación so. En cuanto a sus características morfológicas, es una playa muy baja, constituida por una zona intermareal muy plana y amplia, indicativa de la potencia que alcanza el oleaje. Tras ella se desarrolla un cordón dunar, generalmente de muy poco porte, salvo en la zona de la punta del Boquerón. Detrás de él existe una extensa zona de marismas, excepto en el ámbito de La Alcantarilla, donde es más estrecha. En la figura 1 (p. 118) se ha marcado el ámbito territorial de Camposoto y La Alcantarilla dentro de la bahía de Cádiz.

Una de las principales características, relacionada con este trabajo, es el carácter regresivo de esta playa. Las características geológicas de este tramo de costa lo hacen extremadamente vulnerable a la acción del oleaje. Esto se debe a que la mayor parte de la playa está compuesta por una capa de arena sobre un sustrato de fangos y limos, correspondientes a la antigua marisma sobre la



Figura 1. La playa de Camposoto en la bahía de Cádiz y La Alcantarilla en Camposoto.

que ha avanzado el mar. Así, es frecuente observar bolsas de fango en la zona intermareal de la playa. Una vez que el oleaje retira la primera capa de arena, se produce la erosión sobre estas bolsas de fango que quedan descubiertas, con lo que la playa va perdiendo su sustrato y retrocediendo. A esto se suma que, dada la altura de la playa y el cordón dunar, en episodios de mareas vivas y temporales, el agua lo atraviesa y arrastra la arena de la playa hacia el interior de la marisma, formando abanicos de derrame. Todo ello da como resultado un continuo retroceso de la línea de costa, que resulta especialmente apreciable en episodios de temporales encadenados, como los que tuvieron lugar en la zona a comienzos del año 2010 o en febrero y marzo de 2018.

Administrativamente, la playa se encuentra dividida en dos grandes zonas: la zona militar, de acceso restringido, y la zona civil, liberada en su mayor parte en 1989, junto con un tramo de aproximadamente un kilómetro en las inmediaciones de La Alcantarilla en 2005. Dentro de la zona militar, siguiendo un recorrido de Camposoto a Torregorda, a 560 metros del límite con el tramo civil, se encuentra el paraje de La Alcantarilla (fig. 1), muy desconocido por la restricción mencionada. Podemos observar como este es el punto donde la tierra firme y la playa son más cercanas. A continuación, en dirección norte se encuentran la playa de Marcelo y el Corral de Vives, mientras que al sur se ex-

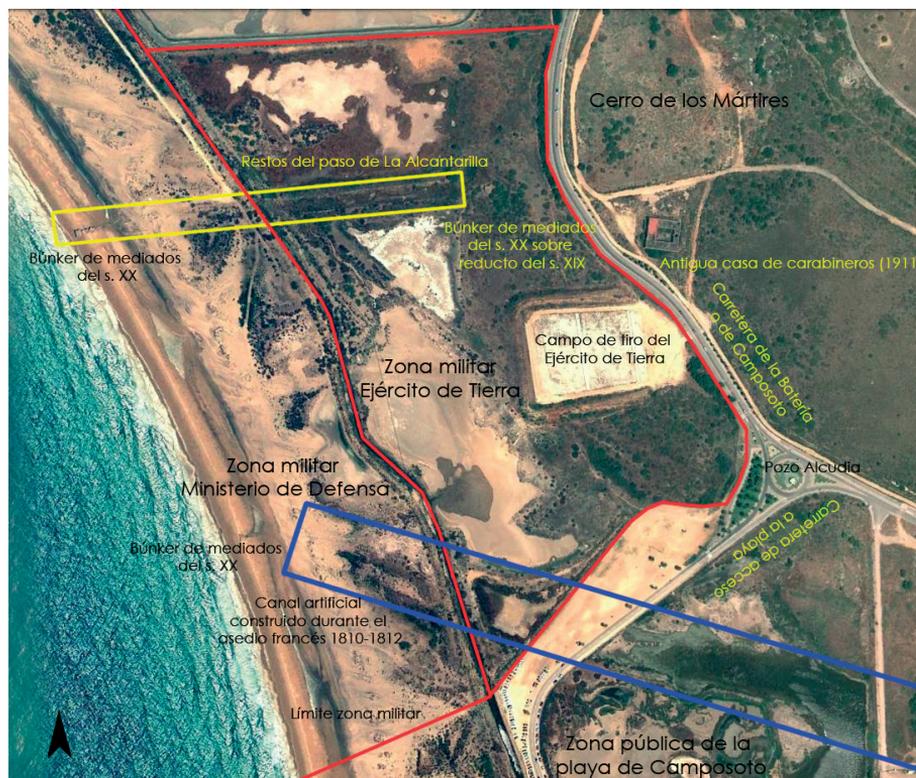


Figura 2. El ámbito geográfico de La Alcantarilla.

tiende la zona civil de Camposoto. Todas las playas entre La Alcantarilla y Cortadura, en Cádiz, están jalonadas de restos del camino del Arrecife y, entre la punta de Poniente y la punta del Boquerón, de restos de recipientes cerámicos de diversa índole.

Una vez situada La Alcantarilla en el contexto de la playa de Camposoto, reducimos la escala y pasamos a describir este enclave y los múltiples elementos que hay en él (fig. 2), ya que, como se ha expresado, el hecho de ser la conexión natural entre la tierra firme y la playa ha favorecido su ocupación, muy probablemente desde la Antigüedad, pudiendo ser este el punto de bifurcación entre las vías Augusta y Heraclea romanas (Sillières, 1977, pp. 332-333, fig. 2; Sáez *et al.*, 2004, pp. 105-119). Esta configuración geográfica ha provocado trasiego e interés defensivo a lo largo de los siglos, de lo que se deriva una considerable presencia de restos constructivos. En la figura 2 se han marcado los principales hitos que podemos encontrar en el entorno de La Alcantarilla. Podemos observar el paso de La Alcantarilla, que aparece cortado por el límite entre dos zonas militares, dependientes del Ministerio de Defensa y del Ejér-

cito de Tierra respectivamente. En los extremos del paso se disponen sendos búnkeres, uno de ellos construido sobre un reducto del siglo XIX.

Las características físicas y geológicas del terreno marcan tanto la elección de este punto para situar el paso como su diseño. Se trata de un terreno bajo, inundable y constituido por arenas y limos; esto permite trazados rectilíneos, pero, por el contrario, no favorece las elevaciones. En cuanto a su diseño y disposición, se observan las siguientes características:

- El paso salva la marisma mediante una línea recta que, si bien se sitúa en el punto más estrecho de la marisma, no se dispone en la posición en la que el camino sería más corto (SO-NO y perpendicular a la playa), sino que se dispone en una posición en la que el camino resulta sensiblemente más largo (E-O y ligeramente oblicuo con respecto a la playa). El motivo de esta disposición resulta aún desconocido, aunque puede deberse simplemente al objetivo de favorecer su conexión con el camino del Arrecife que desde aquí arrancaba hacia Cádiz (dirección NO-N).
- Las construcciones sobre la marisma son muy bajas, casi a ras de la línea de máxima pleamar; es decir, se elevan lo justo y necesario para evitar inundaciones mareales.

La acción erosiva del mar ha supuesto la desaparición de una buena parte de las estructuras vinculadas al paso de la Alcantarilla y al camino del Arrecife, bien sea por el avance del mar o por el consiguiente retranqueo del cordón dunar, que las ha sepultado en parte. La acción humana también ha sido primordial en la configuración territorial, en especial en la zona de la Alcantarilla.

El paso que aquí se establece sobre la marisma ha modificado la dinámica y configuración de esta. El topónimo nos indica que debió existir un pequeño puente (o puentes, ya que también se usa en algunas ocasiones el topónimo Alcantarillas) bajo el cual discurrían las aguas de la marisma, que conectaban las marismas del río Arillo con las del caño de Sancti Petri. Esta conexión actualmente se encuentra cortada por el paso y no se observan estructuras que indiquen la presencia de un puente o una alcantarilla en los restos constructivos que se conservan en la zona, si bien es cierto que el paso sufrió una fuerte transformación a principios del siglo XIX, provocada por las necesidades defensivas derivadas del asedio francés.



Figura 3. Trazado hipotético del Arrecife en la primera mitad del siglo XVIII y situación actual de sus restos.

## 1.2 El camino del Arrecife entre Cádiz y la Isla de León

El antiguo camino del Arrecife, en su tramo atlántico, constituyó hasta el siglo XVIII la comunicación terrestre entre Cádiz y la Isla de León, y tenía su extremo sur en el paso de La Alcantarilla, como se ha mencionado, y su extremo norte en las Puertas de Tierra de Cádiz. Este camino discurría a través del istmo que conecta Cádiz y San Fernando; su trazado, hasta su abandono, era más cercano a la línea de costa que la actual CA-33 (fig. 1, p. 118), con la diferencia con respecto a esta vía de que, al llegar a la zona de Torregorda, el camino del Arrecife pasaba entre la torre y el mar. Desde ahí continuaba por la línea de costa hasta llegar a La Alcantarilla, que constituía su enganche con el camino real, que atravesaba, y en su mayor parte aún atraviesa, la Isla de León (fig. 3).

En las Actas Capitulares de la Ciudad de Cádiz (AACC) aparecen múltiples referencias a reparaciones debidas a los efectos de los temporales y las mareas vivas sobre el trazado del Arrecife, así como desperfectos aparecidos en el paso de La Alcantarilla<sup>1</sup>. La lectura de los acuerdos de Pleno y los informes sobre la situación del camino nos dibujan un escenario de continua lucha del hombre contra el mar para mantener abierta la comunicación terrestre entre Cádiz y la Isla, y a su vez con el continente. Prácticamente cada año, a partir de 1596 (fecha más antigua de la que se conservan actas), se llevan a cabo múltiples reparaciones y reformas, hasta que a finales del siglo XVII se comienza una obra de mayor envergadura con el fin de dar solidez a su trazado. De esta obra se conservan gran cantidad de datos en las AACC<sup>2</sup>, que van desde presupuestos y arbitrios hasta los avatares acaecidos con sus maestros de obras o detalladas descripciones del sistema constructivo.

En la actualidad, es posible observar restos de esta vía en la costa entre La Alcantarilla y Cortadura. Estos restos varían su cantidad y estado de conservación según el tramo de costa. En el tramo entre la punta de Poniente y La Alcantarilla, el mar ha invadido el terreno por donde discurría el Arrecife y, en el mejor de los casos, los restos se encuentran en la zona intermareal. En la punta de Poniente, en la zona conocida como el Corral de Vives, se hallan los restos más abundantes y mejor conservados de este tramo. Esta zona conforma una albufera, actualmente abierta al mar, pero protegida por el arrecife natural que constituye el istmo de Cádiz, que en este punto se separa de la playa y se adentra en el mar. Los restos que aquí se observan corresponden a tramos de muros; aparecen fragmentados y volcados. Conforme nos alejamos de la punta de Poniente, y abandonamos la playa protegida por el arrecife natural, los restos son cada vez más escasos, aunque se aprecia una gran cantidad de cantos de diversa índole y tamaño diseminados por toda la costa, especialmente en la zona intermareal (fig. 3, p. 121).

Los restos del camino cada vez aparecen más inmersos en el mar, llegando prácticamente a desaparecer hasta llegar a La Alcantarilla, donde de nuevo aparecen restos de los muros que conectarían con los propios del paso. Esta zona se encuentra muy sometida a la acción de los vientos, las mareas, el oleaje y las fluctuaciones de arena, por lo que la posibilidad de observar estos restos varía según las épocas del año e incluso los días; por ello, el momento más favorable

---

1 AACC, libro 10020, f. 311v; libro 10028, f. 123v; libro 10040, f. 131; libro 10048, f. 148v; libro 10049, ff. 302-302v; libro 10050, f. 524v.

2 AACC, libro 10063, ff. 1 a 2v.

para una visión más completa son los días posteriores a algún temporal del final del invierno o principios de la primavera.

### **1.3 La Alcantarilla, puerta a la Isla de León**

La Alcantarilla constituyó tradicionalmente el límite de la Isla de León con Cádiz; de hecho, existen varias referencias en las AACCC<sup>3</sup> a este punto como la separación geográfica y administrativa ente Cádiz y la Isla de León. Estas referencias aparecen también en otros documentos, como en la contestación dada por Luis Fajardo a varias preguntas que le fueron hechas por orden del rey respecto a las obras de Cádiz, conservada en el Archivo General de Simancas<sup>4</sup>: «... considerando que la Isla de León era del duque de Arcos a partir del Alcantarillado que había en la Torre de Hércules, donde estaba su límite con Cádiz...» (Fernández Cano, 1973, p. 34).

La Alcantarilla sería, en el antiguo camino del Arrecife, el equivalente al punto en el que hoy día la CA-33 cruza el río Arillo, límite entre los términos municipales de San Fernando y Cádiz. Era el equivalente al puente Suazo en el extremo opuesto de la Isla de León, una de las dos puertas de entrada terrestre a la misma, y constituyó, al igual que este, un punto de paso obligado del tráfico terrestre procedente de Cádiz, o dirigido hacia ella, durante un periodo con origen indeterminado y final en la segunda mitad del siglo XVIII. Era el punto donde se bifurcaba el camino del Arrecife, por un lado, hacia el camino de la Barca de Sancti Petri, siguiendo la actual playa de Camposoto, y por otro lado, hacia la Isla de León, a través del camino real. Actualmente, muchas de las marismas de Camposoto se encuentran transformadas y atravesadas por caminos, pero hasta no hace mucho tiempo las conexiones entre la tierra y la costa eran escasas. En ese contexto, La Alcantarilla constituía el único paso franco hacia la Isla desde la costa atlántica.

De todo lo anterior se deduce una gran importancia estratégica de este lugar, lo cual propiciará la necesidad de elementos de control y defensa del mismo. De este modo, La Alcantarilla constituye un conjunto defensivo en el que se superponen distintas estructuras militares de diferentes épocas además del camino que constituía el paso:

---

3 AACCC, libro 10040, f. 131.

4 Archivo General de Simancas. Mar y Tierra 481. Año 1597.

- Búnkeres de la Segunda Guerra Mundial: uno situado en el extremo oeste del camino, en la playa, y otro en el extremo este, en tierra, una vez salvada la marisma.
- Baterías defensivas construidas para hacer frente a la invasión de los Cien Mil Hijos de San Luis.
- Sistema defensivo de la guerra de la Independencia, constituido por el reducto inglés sobre el que se edifica el búnker de tierra citado anteriormente, un reducto en el extremo costero y el propio paso de La Alcantarilla, que se vació, se inundó y se parapetó aprovechando las características del terreno.
- El fuerte de La Alcantarilla, que junto con el paso constituye el eje central de esta investigación y que fue construido, con pocos medios, a principios del siglo XVIII para, ante un hipotético desembarco en la playa de Camposoto, evitar que los invasores pudieran alcanzar la tierra firme de la Isla de León y por extensión Cádiz (Clavijo y Clavijo, 1961, p. 235).

## 2 El maremoto y el abandono

Durante la primera mitad del siglo XVIII el paso de La Alcantarilla experimenta importantes modificaciones. Como se ha mencionado, se le adosa el fuerte de La Alcantarilla y, además, experimenta una profunda reforma derivada de la inestabilidad del terreno y de la construcción del fuerte. Las AACC<sup>5</sup> nos describen un paisaje lleno de vida, donde se mezclan la dotación militar, el trasiego de mercancías y viajeros e incluso la picaresca, lo que se traduce en la instalación de tenderetes para la venta de vinos y licores, y hasta el cobro de peajes por parte de los allí instalados a los transeúntes.

Ante esta imagen resulta difícil imaginar lo que ocurrirá en la segunda mitad del siglo, marcada por el día 1 de noviembre de 1755, que supondrá un duro trauma para la población local y dará lugar al abandono de esta zona tan concurrida hasta ese momento. Ese día se produce el terremoto de Lisboa, que provoca un maremoto que afecta, entre otros lugares, a la costa gaditana. En un lugar como el que nos ocupa, la consecuencia de este hecho fue la destrucción de las construcciones que en él había, tal y como se describe en la carta que el Justicia a cargo de este territorio envió al gobernador el día 25 de noviembre de aquel año, que ya recogen otros autores como Martínez Solares (2001, pp. 372-373):

---

5 AACC, libro 10073, f. 308v; libro 10075, ff. 82-83.

Excelentísimo Señor:

Muy Señor mío:

Satisfago a la de V. E., de 17 del corriente, en la que inserta la Orden del Señor Gobernador del Consejo, por la que manda se informe por cada Justicia de los efectos que han resultado en los pueblos de sus respectivas jurisdicciones del terremoto que se experimentó en el día 1.º de este mes, a qué hora, qué duración tuvo, si antecedieron algunas señales de particular nota, con lo demás que haya ocurrido que diga relación con dicho terremoto y, por lo que hace al territorio que comprende la jurisdicción que ejerzo, pongo en noticia de V. E.:

Haberse oído el terremoto a las 10 y 10 minutos de la mañana de dicho día, pero sin el mayor estrépito, ni especial violencia, de modo que no se experimentaron en el pueblo ni en sus edificios quebrantos algunos, pues fue en parte con tanta lentitud que muchos vecinos no lo sintieron.

La Puente de Zuazo la vieron muchos decantarse a un lado y otro de Norte a Sur, en tanto grado, que los argollones de hierro que están clavados en él para sujetar los barcos dieron diferentes aldabadas contra los cantos en que están presos, pero reconocido dicho Puente no se le advirtió que tenga lesión alguna y sí se halla en la misma conformidad que antes.

El terremoto duró tres minutos y medio, a corta diferencia, y sólo se advirtió así en el tiempo que antecedió como en su duración, y algo después estar el día con la mayor serenidad, pero el Sol no estaba con aquella brillantez y vivo resplandor que tiene por lo regular.

A dos horas apagado el terremoto, por aviso que se me dio de hallarse dos hombres ahogados inmediatos a la alcantarilla con que principiaba el Arrecife que había desde esta Isla a esa ciudad di providencia para que se condujeran aquí, pasé en persona con gente, hice reconocer las playas y salinas de esta jurisdicción y se condujeron y dieron sepultura a 22 cadáveres de ambos sexos, incluso cinco niños, y la violencia del mar arrasó y destrozó enteramente la Casa Estanquillo, ventorrillo y garita de piedra canto, que había en dicha alcantarilla, y el Cuartel inmediato, que tenía la tropa que se destacaba en aquella parte, habiendo quedado sólo los sitios donde estuvieron hechos los edificios.

Esto [es] lo que ha ocurrido con motivo del terremoto [sic] y sus resultas, y que tengo el honor de informar a V. E., a cuya obediencia quedo el más rendido, deseando muchas órdenes de su satisfacción que obedeceré gustoso.

Nuestro Señor guarde a V. E. muchos años.

Excelentísimo Señor:

Besa la mano de V. E. su más seguro servidor,

Ju. Nicolás Exea y Mula

Excelentísimo Señor Don Antonio Azlor [Gobernador de Cádiz, a quien lo remitió el 25-11-1755].

*(Carta de Justicia Nicolás Exea y Mula al Gobernador de Cádiz D. Antonio Azlor. Archivo Histórico Nacional, sección de Estado, 3.183-1º).*

Este documento nos habla de los efectos del maremoto en la zona de La Alcantarilla, donde describe una destrucción total, hasta el punto de que no quedó nada de las edificaciones que había en la zona. Se considera que el cuartel al que hace referencia es el fuerte, ya que no hay constancia de otro cuartel en aquel lugar en aquellos años.

Esta situación, derivada del desastre natural, supone un punto de inflexión para el camino del Arrecife y La Alcantarilla, ya que, ante la destrucción acaecida y la evidente vulnerabilidad del trazado, se plantea no reconstruirlo, sino sustituirlo por un nuevo camino que discurrirá más alejado de la playa, atravesando la marisma del río Arillo. Su trazado lo podemos recorrer hoy día cuando circulamos entre San Fernando y Cádiz por la CA-33 (fig. 1, p. 118).

En 1757 está en marcha el proyecto para construir el nuevo Arrecife<sup>6</sup>, tal y como queda reflejado en el plano reproducido en la figura 4 (p. 127). En este documento, el trazado del antiguo Arrecife y La Alcantarilla aparece dibujado con una línea de puntos. De la misma manera, se dibuja una construcción anexa, de geometría cuadrangular, que podría ser el fuerte. Este grafismo nos indica la ruina de ambos elementos.

En el detallado plano que en 1789 dibujó Vicente Tofiño (fig. 4, p. 127) se puede incluso ver el tramo del antiguo Arrecife que continuaba en pie en aquel año y continúa así en la actualidad, cerca de Torregorda; dicho tramo conserva una geometría rectilínea, frente a la geometría irregular que se aprecia en las inmediaciones de La Alcantarilla, donde no aparece ningún rastro del fuerte. Este hecho es muy significativo, puesto que, dado el nivel de detalle de este plano, debería haberse dibujado el fuerte en caso de seguir existiendo.

Se deduce, por tanto, que el trazado del antiguo Arrecife se adaptó en aquellos puntos donde fue destruido y se siguió utilizando no solo durante la construcción del nuevo camino, sino años más tarde como vía pecuaria.

---

6 La Carta Arqueológica Municipal de San Fernando nos indica su construcción entre los años 1760 y 1784.

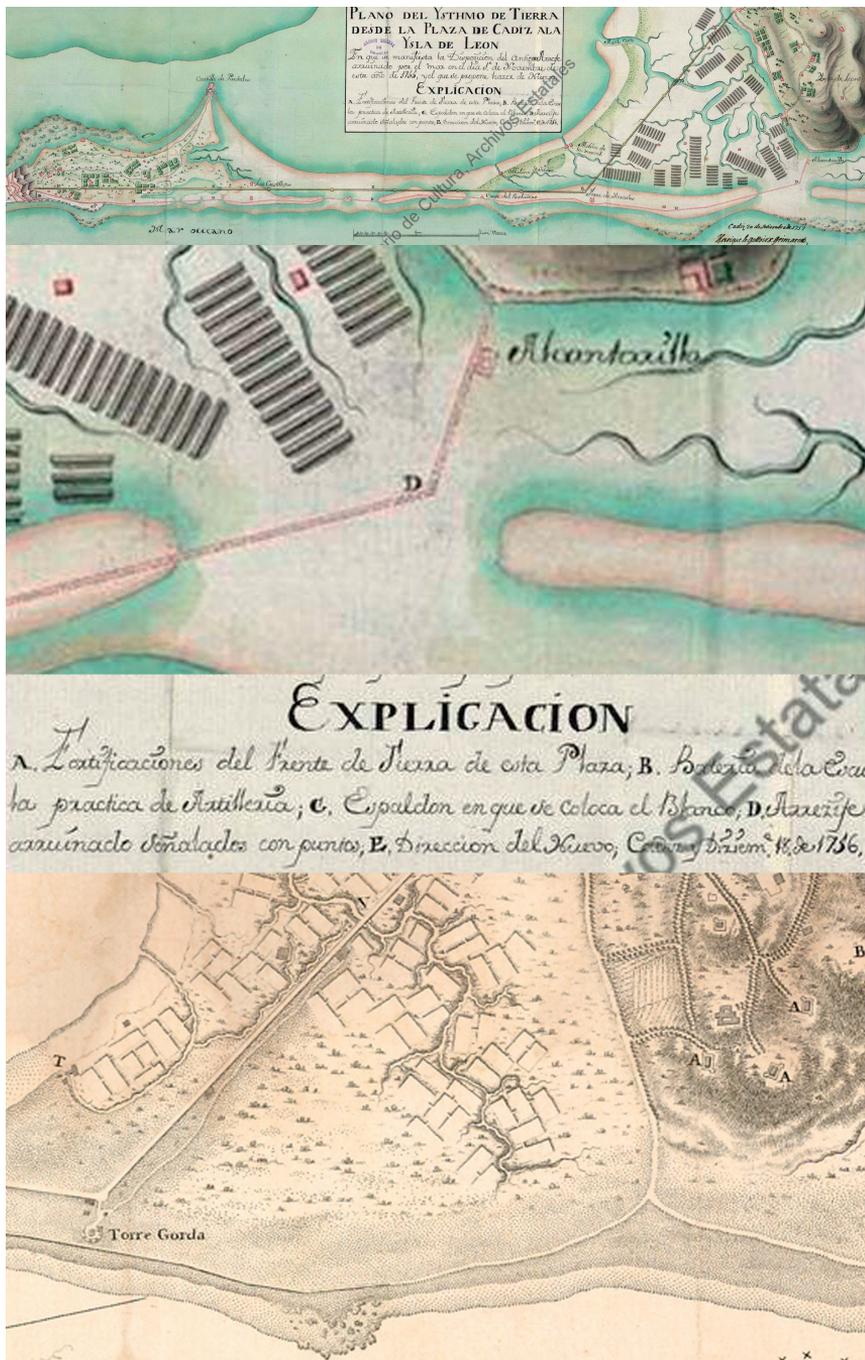


Figura 4. Parte superior: plano, detalle y explicación de Henrique de Galloise (1757). Fuente: Archivo de Simancas. Catálogo Colectivo de las Bibliotecas de Archivos Estatales. Parte inferior: Detalle del plano: «Plano del Puerto de Cádiz. Don Vicente Tofiño de San Miguel». 1789. Fuente: Biblioteca Nacional de España.

### 3 Situación actual del conjunto de La Alcantarilla

Hasta ahora podemos asumir que las condiciones de exposición a los temporales marítimos de poniente y SO supusieron una importante complicación para la construcción y el uso del camino del Arrecife, y que el maremoto de 1755 fue un punto de inflexión que provocó el abandono de esta zona, hasta entonces transitada y con población instalada en el fuerte y, en un breve periodo, incluso en tenderetes. Cabría preguntarse qué habría sucedido en este lugar y a lo largo de toda la costa entre Torregorda y San Fernando de no haberse producido la violenta irrupción del mar en 1755. A pesar de la fuerza del mar y el carácter regresivo de la costa isleña, probablemente el camino del Arrecife y el paso de La Alcantarilla habrían continuado su progresivo proceso de consolidación, y con este se habría consolidado igualmente la línea de costa, aun con grandes esfuerzos. No resulta descabellado pensar que, si ya en el siglo XVIII aparecen esparcidas algunas edificaciones a lo largo del camino, podrían haber surgido otras nuevas. En definitiva, se trata de valorar cómo un hecho muy traumático, pero puntual, cambió para siempre el uso humano de una zona que hoy en día permanece deshabitada y prácticamente virgen en los siete kilómetros que separan dos poblaciones que reúnen a casi 250.000 habitantes, dentro de un territorio muy reducido.

A continuación, se expondrá la situación en la que se encuentra en la actualidad el conjunto de La Alcantarilla y cómo el carácter regresivo de la costa y el efecto de continuados temporales han alterado notablemente la zona y sus construcciones.

La comparación entre la planimetría del proyecto de reforma del fuerte de La Alcantarilla de 1724, de gran exactitud, y la ortofoto de 2010, junto con el estudio de la posición relativa actual de los restos del paso, permite apreciar un retroceso del litoral de aproximadamente 150 metros. Independientemente de la cifra exacta de retroceso en metros, para la que se asume un cierto margen de error, el avance del mar es claramente apreciable. A partir de aquí comenzamos el repaso de la situación en que se hallan los diferentes elementos construidos de los que se tiene constancia en la línea de costa de este conjunto. Empezaremos por dos edificaciones cuya destrucción se debe a los efectos de los temporales marítimos.

El búnker de costa de la Segunda Guerra Mundial presenta un estado de gran deterioro (fig. 5, p. 129). Se ha hundido una buena parte de sus techos y, aunque en líneas generales conserva su forma, es prácticamente un conjunto de escombros. Este búnker actualmente se encuentra en la zona intermareal de la playa, cuando en la ortofoto de 1956 se aprecia su cercanía a las du-



Figura 5. Restos del búnker de la cabecera de costa. Gola.

nas, aunque ya se intuye que con temporales y mareas vivas puede alcanzarlo el mar.

El elemento defensivo equivalente a este búnker en el sistema defensivo de principios del siglo XIX, denominado reducto n.º 14 (Sancho Roda, 2004, p. 142), se encuentra actualmente desaparecido. En caso de que queden algunos restos, como por ejemplo el foso, estarán bajo las dunas o muy probablemente en la zona intermareal. En ninguna de las prospecciones visuales que se han realizado en la zona se han apreciado restos o huellas del mismo.

En cuanto a las edificaciones existentes hasta el maremoto de 1755, el paso aparece roto y disgregado en cuanto sus muros asoman a la playa al pie de las dunas. La rotura y dispersión de los restos es mayor cuanto más baja es la cota. Un elemento, que se ha identificado como resto de uno de los pináculos que marcaban el acceso occidental, aparece en la línea de bajamar de la marea escorada. El patrón de dispersión de los restos a lo largo de la playa presenta dirección N, lo que asociaría esta dispersión a los temporales de SO, mientras que la rotura es probable que sea debida a ambos fenómenos: el maremoto, inicialmente, y casi tres siglos de temporales, después. En sus inmediaciones, en el lado norte del paso, aparecen algunos muros volcados del camino del Arrecife. Del fuerte de La Alcantarilla no se aprecian restos en superficie.

#### 4 Trabajo arqueológico

El seguimiento de todos estos restos arqueológicos forma parte de la investigación que se desarrolla actualmente. Se llevan a cabo prospecciones visuales, especialmente tras episodios de temporal, que deparan no pocas sorpresas. Se trata de una arqueología en la que la oportunidad desempeña un papel importante ante un entorno sumamente cambiante que un día desentierra lo que, muchas veces, con la siguiente marea queda enterrado durante unos días o durante años. Se hace imperiosa la actuación urgente, ya que los elementos arqueológicos que aparecen tras los temporales, si no vuelven a ser enterrados, quedan expuestos a la fuerza del oleaje. Se trata de un entorno donde la investigación arqueológica debe plantearse con unos condicionantes temporales excepcionales debido a la acción de las mareas y donde es más posible que los restos arqueológicos sean desenterrados de manera casual por algún temporal que por una excavación arqueológica. Esto implica la necesidad de hacer un seguimiento continuo del estado de la playa, en el que colaboran en ocasiones los vigilantes de seguridad de la zona militar.

En lo referente al fuerte de La Alcantarilla, el punto de partida de esta investigación es una hipótesis de ubicación basada, principalmente, en la cartografía histórica española, francesa e inglesa y en las Actas Capitulares de la Ciudad de Cádiz. Para la confirmación de esta hipótesis, se están realizando en la actualidad diversas campañas arqueológicas, que comenzaron con prospecciones visuales y han dado paso a catas en el terreno. El estudio arqueológico del fuerte, en caso de confirmarse su ubicación, aportará una valiosa información acerca de las características constructivas y la vida cotidiana en una edificación defensiva que, aun siendo humilde y precaria, tuvo una existencia útil de 51 años. También serán de gran interés los datos que nos aporten las huellas de los efectos del maremoto de 1755 en esta zona de la costa, de su abandono y del proceso de colmatación que ha sufrido, no solo por las olas del maremoto, sino también por las avenidas de arena provocadas por los temporales, generadoras de los abanicos de derrame que se observan tras las dunas, y la acción de los vientos imperantes en la zona.

Este trabajo arqueológico se basa en una exhaustiva investigación documental del fuerte que ha permitido hacer una reconstrucción tridimensional del mismo (fig. 6, p. 131), de gran ayuda para plantear las zonas de excavación arqueológica. Esta reconstrucción virtual deberá ser complementada con los resultados que arroje la investigación arqueológica.

En definitiva, se trata de un proyecto apasionante en una zona, sorprendentemente inédita del litoral de la isla gaditana, que ha sido utilizada por sus ha-



Figura 6. Reconstrucción virtual del fuerte de La Alcantarilla.

bitantes desde que se asientan las primeras poblaciones y donde el mar ha representado un papel determinante en su uso y abandono sucesivos. Un proyecto que puede ofrecernos claves de la acción del mar sobre la costa y sus edificaciones extrapolables a periodos históricos anteriores y que, en una época de uso lúdico y turístico de la playa, debería ser tenido en cuenta a la hora de planear nuevas construcciones en este litoral porque, de no ser así, correrán el mismo destino que las mencionadas, como ya está sucediendo, de hecho, con la carretera de la playa de Camposoto, construida en 1989.

## Bibliografía

### Fuentes archivísticas

Actas Capitulares de la Ciudad de Cádiz, libros 10020, 10028, 10040, 10048, 10049, 10050, 10063, 10073, 10075. Archivo Histórico Municipal de Cádiz.

Carta del Justicia Nicolás Exea y Mula al Excelentísimo Señor Don Antonio Azlor, Gobernador de Cádiz, 25-11-1755. Archivo Histórico Nacional. Sección de Estado, 3.183-1º.

- GALLOISE, H. de. (1757). Plano del Ystmo de tierra desde la Plaza de Cádiz hasta la Isla de León en el que se manifiesta la disposición del antiguo Arrezife arruinado por el mar el día 1 de noviembre de este año de 1755, y el que se propone hazer nuevo. Recuperado del Catálogo Colectivo de la Red de Bibliotecas de los Archivos Estatales: <http://www.mcu.es/ccbae/es/inicio/inicio.do>
- GRIMAREST, E. de. (1757). Plano del Ystmo de tierra desde la Plaza de Cádiz hasta la Isla de León en el que se manifiesta la disposición del antiguo Arrezife arruinado por el mar el día 1 de noviembre de este año de 1755, y el que se propone hazer nuevo. Recuperado del Catálogo Colectivo de la Red de Bibliotecas de los Archivos Estatales: <https://cutt.ly/FFrV8gq>
- Plano del Puerto de Cádiz. Don Vicente Tofiño de San Miguel. (1789). Recuperado de la Biblioteca Digital Hispánica. <http://www.bne.es/es/Catalogos/BibliotecaDigitalHispanica/Inicio/index.html>
- Plano de situación del proyecto de reforma. (1724). AGS. Secretaría de Guerra, legajos, 03510. Archivo de Simancas. Recuperado del Catálogo Colectivo de la Red de Bibliotecas de los Archivos Estatales: <http://www.mcu.es/ccbae/es/inicio/inicio.do>

## Referencias bibliográficas

- CLAVIJO Y CLAVIJO, S. (1961). *La Ciudad de San Fernando. Historia y espíritu*. San Fernando: Talleres tipográficos de la calle Obispo Calvo y Valero.
- FERNÁNDEZ CANO, V. (1973). *Las defensas de Cádiz en la edad moderna*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- MARTÍNEZ SOLARES, J. M. (2001). *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*. Madrid: Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, Ministerio de Fomento.
- SÁEZ ROMERO, A. M., MONTERO FERNÁNDEZ, R., MONTERO FERNÁNDEZ, A. I., SÁEZ ESPLIGARES, A. y DÍAZ RODRÍGUEZ, J. J. (2004). Anotaciones al recorrido de las vías Augusta y Heraclea a su paso por San Fernando (Cádiz). Novedades arqueológicas y paleogeográficas. *Antiquitas*, (16), 105-119. <https://cutt.ly/iFrUL3e>
- SANCHO RODA, J. (2004). *El Atlas de las Fortificaciones de La Isla de San Fernando de Carlos Vargas Machuca*. San Fernando: edición del autor.
- SILLIÈRES, P. (1977). Prospections le long de la Via Augusta. *Habis*, (8), 331-344. <http://hdl.handle.net/11441/29183>



El presente volumen recoge una serie de trabajos presentados en las que fueron las I y II Jornadas de investigación en Historia y Arqueología Marítimas (JHYAM), íntegramente desarrolladas en la Universidad de Cádiz durante los años 2016 y 2017.

Estas jornadas, nacidas del impulso de jóvenes doctorandos y doctorandas, pretendían y han conseguido establecer un espacio de debate y comunicación científica centrado en cuestiones de historia y arqueología marítimas.

No es casualidad que hayan surgido en la Universidad de Cádiz. Desde hace ya algunos años se viene apostando en esta universidad por un programa de doctorado en Historia y Arqueología Marítimas, dentro de la Escuela Internacional de Doctorado en Estudios del Mar (EIDEMAR), que se ha visto complementado desde el año 2016 con un necesario y potente máster en Arqueología Náutica y Subacuática, en el marco del CEI·Mar.

Este caldo de cultivo académico fue básico para que jóvenes investigadores y doctorandos de esta universidad generaran un evento que comenzó de forma modesta y que, mientras escribimos estas páginas, ya van por su quinta edición. Un evento que desde su tercera edición ha dado un salto internacional al realizarse en Lisboa y que continúa creciendo y convirtiéndose en ese buscado espacio de intercambio de conocimiento, experiencias e ideas.



Parte de los ingresos obtenidos por la venta de este libro estará destinado a fines sociales

e-ISBN: 978-84-9828-871-1



9 788498 288711

