



La navegació al golf de Sant Jordi durant l'antiguitat

JORDI DILOLI FONS

Universitat Rovira i Virgili. Seminari de Protohistòria i Arqueologia
Plaça Imperial Tàrraco, 1 E-43005 Tarragona
jordi.diloli@urv.cat

El mar Mediterrani ha estat, des de sempre, el principal nexa d'unió entre les comunitats que s'han establert a les seves ribes, que han fet de la navegació un dels principals vehicles de comunicació entre els pobles d'aquesta regió. Al golf de Sant Jordi, accident costaner situat entre el cap de Salou, al nord, i el cap de Tortosa al sud, hi ha, mitjançant la navegació, dues línies bàsiques de circulació: el litoral, on arriben vaixells de tota la Mediterrània, i el riu Ebre, perpendicular a la costa, que possibilita les comunicacions entre el mar i l'interior peninsular. Les fonts escrites i l'arqueologia ens confirmen l'ús d'aquests camins maritimofluvials des d'època preromana; enfrontaments navals, naufragis, productes procedents d'intercanvis comercials, làpides de mariners o emblemes d'embarcacions corroboren la vocació marinera d'aquesta demarcació.

PARAULES CLAU

VAIXELL, PORT MARÍTIM, PORT FLUVIAL, PROTOHISTÒRIA, DERTOSA, NAVEGACIÓ

The Mediterranean has been from always the principal link of union between the communities that have been established in his banks. For these peoples the navigation has been one of his principal systems of communication. In the gulf of Sant Jordi, placed between Salou's Cape, in the northern part, and the cape of Tortosa in the southern part, there are two basic lines of traffic: the littoral, where there come ships of the whole Mediterranean, and the river Ebro, which makes the communications possible between the sea and the interior lands. The texts and the archaeology confirm the use of these maritime and fluvial ways from protohistoric times. Thus, naval battles, shipwrecks, commercial exchanges, sailors' tablets or emblems of crafts, corroborate the seaworthy vocation of this area.

KEYWORDS

SHIP, SEA PORT, FLUVIAL PORT, PROTOHISTORY, DERTOSA, NAVIGATION



Introducció

El mar Mediterrani ha estat, des de sempre, el principal nexa d'unió i comunicació entre els pobles que s'han establert al seu litoral. Des d'almenys l'època micènica, si no abans, ambdós costats d'aquest mar van entrar en contacte mercès al coratge d'uns mariners i comerciants que no van dubtar a establir unes rutes fixes, per tal de traslladar persones, béns i, el més important, idees, d'Orient a Occident i viceversa.

Aquest trànsit continu ha deixat constància material, tant al mar com a terra, de la presència d'aquests navegants i és gràcies a aquestes dades, que ens descobreixen l'arqueologia i els textos dels antics autors grecs i llatins, que avui dia podem intentar reconstruir el procés de navegació al Mediterrani durant l'antiguitat. Tanmateix, són molt pocs els treballs que han aprofundit en aquest tema, tant per la complexitat de l'anàlisi del registre arqueològic, com per les dificultats de reconstrucció d'aquest art antic.

A l'àrea definida pel golf de Sant Jordi, accident costaner situat al nord-oest de la Mediterrània, entre el cap de Salou i el cap de Tortosa, la informació sobre les relacions entre els diferents pobles que van solcar aquestes aigües durant l'antiguitat, sense ser abundant, ens mostra un fluid trànsit naval, tant a la costa com en direcció a l'interior, a través d'una de les principals rutes peninsulars, el riu Ebre. Així, una variada documentació dels escriptors clàssics, la numismàtica, l'epigrafia i, sobretot, les restes arqueològiques

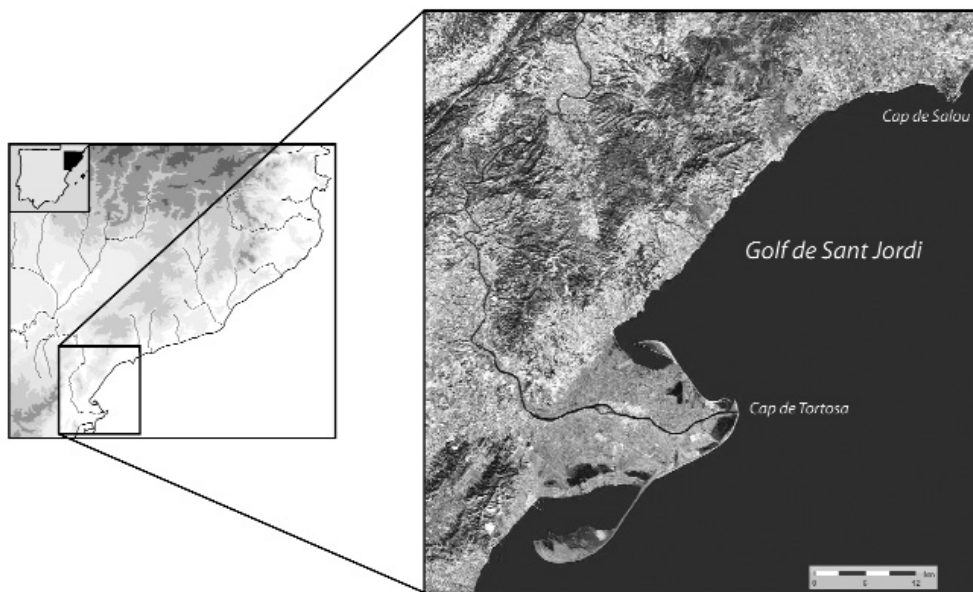


Fig. 1. Situació geogràfica del golf de Sant Jordi.



resultants del comerç establert entre aquests pobles o fins i tot els naufragis dels vaixells encarregats de fer-lo possible mostren la profusió d'aquests contactes, majoritàriament efectuats mitjançant l'art de la navegació, ja sia marítima o fluvial (fig. 1).

Fou així com els importants avenços en la navegació del darrer mil·lenni a.n.e.: les millores als vaixells, que van permetre la seva especialització funcional; l'aplicació de noves tècniques marineres o l'aprofitament d'uns recursos naturals com són els vents, els corrents, el coneixement dels estels o de la costa, que permetia establir àrees tancades de visibilitat, van esdevenir essencials a l'hora d'incrementar la circulació naval.

A la zona del golf de Sant Jordi, els factors naturals que havien d'afavorir la navegació eren de segur ben coneguts pels pobles mariners que s'hi desplaçaven. Els vents d'aquesta regió, importants, no impossibilitaven la navegació multidireccional, si bé afavorien unes rutes concretes, ja que a la costa de l'Ebre el desplaçament marítim a vela és més fàcil en direcció sud que cap al nord. Així mateix, els corrents, força propicis en aquest punt; la visibilitat, de fàcil orientació a partir d'accidents geogràfics destacats, com són el Montsià o els Ports entre d'altres, anomenats al *Periple d'Aviè*, o el coneixement de la desembocadura del riu, potser el saber més important per a accedir a les terres de l'interior, s'havien de convertir en un suport per a la freqüentació nàutica d'aquesta regió durant l'antiguitat.



La navegació durant l'antiguitat al golf de Sant Jordi: la costa meridional catalana i el riu Ebre

Si considerem les possibilitats de comunicació del sud català en època antiga, comprovem com la navegació és un dels elements primordials a l'hora de transportar viatgers i mercaderies amb rapidesa i seguretat a curta i llarga distància. A escala regional, hi ha dues línies bàsiques de moviment que crea la geomorfologia pròpia d'aquest territori: la costa, seguint una línia nord-oest/sud-est i viceversa, i la via del riu Ebre, pràcticament perpendicular a aquesta, que possibilita l'accés des del Mediterrani vers l'interior peninsular. Els camins terrestres han seguit també des de l'antiguitat aquests eixos, de manera que la distribució de les carreteres actuals se solapa amb les vies antigues: a la costa, la via Heràclia o Augusta, el camí reial medieval, que seguia el traçat de l'anterior, i les actuals N-340, A-7 i AP-7, mentre que seguint l'Ebre, perduda la seva navegabilitat, hi trobem la N-230, que comunica transversalment la costa amb Lleida o l'Aragó. No hem d'oblidar que, fins fa relativament poc temps, l'Ebre supliria la manca de camins terrestres entre la costa i l'interior revelant-se com una importantíssima via de comunicació, com recull A. Beltrán: «des del punt de vista geopolític, el valor de l'Ebre depèn de l'excel·lent camí que ofereix a tots els qui han d'anar al quadrant nord-oriental de la Península (...). El seu valor estratègic més gran és el que representa com a accés a la Meseta Central» (Beltrán, 1961: 66).





La navegabilitat de l'Ebre, documentada als textos clàssics fent constar el seu paper com a camí principal per a accedir a l'interior peninsular ja és citada per Aviè quan es refereix a com «els productes estrangers són remuntats pel riu Iber» (Aviè, *Ora Maritima*, 504), factor que confirma Plini en enunciar la seva navegabilitat i esmentar com «el corrent de l'*Hiberus*, ric pel seu comerç fluvial (...), és transitable en un trajecte de 260.000 passos a partir de l'*oppidum Vareia*» (Plini, III, 4, 21).

El caràcter navegant dels habitants de les terres del curs inferior de l'Ebre es palesa també en la numismàtica: a partir de mitjan segle I a.n.e. i fins a l'època de Tiberi, moment en què es deixaran d'encunyar monedes a la seca tortosina, el numerari del baix Ebre tindrà representats dos vaixells, segons el tipus d'encunyació: un de marí, amb la vela desplegada, i un vaixell més petit, marítim o fluvial, amb timoner. Així mateix, símbols com l'àncora o els dofins es convertiran també en motius d'aquestes monedes. La formació deltaica primer i el canvi en els mitjans de comunicació, posteriorment, van anar minant la navegabilitat del riu fins a fer-la gairebé inexistente, amb la substitució d'aquesta via per les terrestres, paral·leles com hem dit al riu Ebre. De fet, el creixement deltaic, més ràpid a partir de l'època ibèrica, on l'augment poblacional accentuaria la desforestació de les ribes de l'Ebre, farien de la navegació en aquesta zona tot un art, ja que les barres de sorra canviants, situades a l'aiguabarreig fluviomarí, havien de dificultar certament la navegació.

Mercès a l'arqueologia, coneixem avui dia l'ocupació d'aquest espai de la desembocadura de l'Ebre durant l'antiguitat (Diloli, 1997), on s'observa com la presència d'alguns dels nuclis habitats a la costa va relacionada amb l'esdevenir de la mateixa. En aquest sentit, assentaments com el Bordissal de Camarles s'abandonaran a causa del reblliment del seu port natural, mentre que, més d'acord amb aquest paisatge variable, s'ocupen altres indrets més allunyats de la desembocadura, cas de l'Ampolla, on s'ha ubicat un possible port marítim d'època imperial (Arbeloa, 1997); així mateix es constata, a partir del canvi d'era, la presència d'alguns assentaments avançats sobre la línia de la costa; és a dir, sobre les terres emergides, com és el cas de l'Ermida de l'Aldea o del Lligallo de les Veles, també a l'Aldea (Arbeloa, 1997).

Els textos clàssics ens proporcionen altres dades sobre aquest espai geogràfic en època romana o anterior. Livi, en descriure la batalla naval entre cartaginesos i romans a la desembocadura de l'Ebre durant la Segona Guerra Púnica, esmenta les «boques del riu Ebre» (*ostio Hiberi amnis*) (Livi, 22,19), fet que ha servit perquè es plantegés la possible existència d'un delta incipient en aquell moment històric (Arbeloa, 1997), si bé estudis posteriors de l'obra de Livi i Polibi¹ semblen indicar que en aquest període l'Ebre únicament tenia una sortida al mar, de manera que l'àrea deltaica naixent encara no separava el desguàs del riu al mar en diversos canals, fet característic d'un delta més avançat (Arbeloa, 2006).

Ens trobem, doncs, que l'estuari de la desembocadura de l'Ebre perduraria fins almenys les primeries del primer mil·lenni de la nostra era, moment del qual tenim altres refe-

1. Amb referència a aquest autor, compara el seu relat amb el que fa de la desembocadura del Roine, on parla de més d'una boca, cosa que no fa amb l'Ebre, fet que es reproduïx amb Livi, que també parla de «la desembocadura» (Arbeloa, 2006).





rències escrites sobre el riu Ebre, sense que s'hi faci referència a cap delta,² malgrat que en aquests primers anys de domini romà, si no abans, la base sedimentària del que seria la posterior plana deltaica ja estaria dipositada.

Quant a la navegació marítima, el pobre desenvolupament nàutic que van trobar els romans a la seva arribada a la Península posa de manifest la pervivència d'unes tècniques arcaiques que satisfien les necessitats marineres de la població autòctona (Alvar, 1980), factor que possiblement va afavorir que no calgués avançar en aquest aspecte. Les fonts literàries ens ofereixen molt poques dades sobre l'ús de la navegació entre les comunitats indígenes. Pel que fa a la circulació marítima, els comentaris són escassos i cap no fa referència a les costes de la zona que estudiem, si obviem el riu Ebre. Si més no, la numismàtica ens ha permès conèixer quelcom dels vaixells emprats al baix Ebre al tombant del canvi d'era. Amb aquestes dades i d'altres referències arqueològiques hem de pensar que la navegació no seria estranya per als pobles ibèrics que poblaven el litoral tarragoní o les ribes de l'Ebre; s'hi han localitzat estris destinats a la pesca, com ara hams o ploms, o restes de peixos i mol·luscs, de vegades pescats a alta mar, que havien estat consumits als assentaments indígenes. D'altra banda, la presència als jaciments de la costa tarragonina de productes d'importació de procedència fenícia, etrusca, grega, púnica o romana indica un contacte fluid entre els indígenes i els pobles mediterranis que van accedir a aquestes terres. L'existència de llocs d'ancoratge amb un fàcil accés a les rutes terrestres o fins i tot el camí que representava l'Ebre significaven una possibilitat d'endinsar-se a la Península que no era menyspreada per aquests navegants nouvinguts.



Les fonts escrites

Ja hem indicat abans que algunes de les referències a la navegació o al moviment de productes per via nàutica a les costes tarragonines ens són proporcionades pels textos d'època clàssica, ja provinguin de la literatura, de la numismàtica o de l'epigrafia. Si bé les dades que ens aporten els escriptors grecs i llatins no són abundants, sí que ens acosten a alguns dels fets geogràfics o històrics més representatius de l'àrea que analitzem.

Possiblement sigui la informació aportada per *Postumius Rufius Festus Avienus* la més antiga que fa referència a l'àmbit territorial del golf de Sant Jordi. *L'Ora Maritima*, escrita al segle IV d.n.e., però basada en un periple del segle VI a.n.e.,³ descriu la fesomia del

2. La primera dada escrita que tenim del delta com a tal pertany a un geògraf àrab del segle XII.
3. La procedència de les dades amb què Aviè va elaborar *L'Ora Maritima* ha estat un tema de discussió durant molt de temps: entre d'altres s'han proposat, com a font d'aquest treball el periple d'Himilcon o el d'Eutímenes. Tanmateix, ha de quedar clar que Aviè fou un més d'aquests literats del segle IV que es van servir de les informacions de diversos autors anteriors, els quals van convertir en base per a la composició de la seva obra (Mangas i Plácido, 1994: 27).





litoral mediterrani de la Península Ibèrica. Tanmateix, les dades que proporciona apareixen entremesclades i algunes vegades són de difícil interpretació, per tal com hi ha força topònims anteriors al canvi d'era, desapareguts a l'època en què Aviè va redactar la seva obra. Si més no, entre els versos 489 i 520, ens proporciona tot un seguit de dades toponímiques i geogràfiques força interessants amb vista a reconstruir el litoral tarragoní durant l'antiguitat. Entre els noms que hi apareixen, destaca el d'*Herronesi* o *Cherronesi* (*Ora Mar.*, 491), assimilat al delta de l'Ebre, sense considerar que aquest segurament no seria visible en el moment en què es va gestar el periple: «no hi ha dubte que la *Cassa Querroneso* significa el delta de l'Ebre, ja que els caps de Peñíscola i Orpesa són massa petits» (Schulten, 1922: 120). Tanmateix, el mateix autor, quan es refereix a la *Cherronesos* citada per Estrabó (Estrabó, III, 4, 6) la considera ciutat, i la ubica a l'actual Peñíscola, en traduir *Cherroneso* com a península i associar-la a la *Hiops* esmentada per Hecateu, «perquè no hi ha cap altra península en aquesta zona entre el Xúquer i l'Ebre» (Schulten, 1952: 233). Aquest plantejament ha estat acceptat per altres autors (Bayerri, 1933 i 1948), mentre que la identificació d'*Herronesi* o *Cherronesi* amb el delta té adeptes diferents, cas de J. Gavala o d'A. Berthelot (Gavala, 1959, i Berthelot, 1934). El periple esmenta també la llacuna o llac de les Nàcares (*Ora Mar.*, 492), que podria formar part d'aquest delta incipient, si bé Schulten l'associa amb accidents geogràfics situats més al sud, a la costa valenciana (Schulten, 1922). En el cas d'*Hylactes*, *Hystra*, *Sarna* i *Tyrichae* (*Ora Mar.*, 497-498), han estat identificats amb més o menys fortuna amb alguns dels nuclis de població actuals, des del nord del País Valencià fins a l'actual Tarragona o amb d'altres avui desapareguts. Si més no, alguns investigadors han desestimat aquesta correlació, en considerar que majoritàriament es tractaria de referències geogràfiques (Jacob, 1985).

Al vers 504 s'esmenta «una muntanya escarpada que aixeca la seva testa altiva». Aquest puig s'ha associat al Montsià o al Montsant, indistintament (Schulten, 1922, i Bayerri, 1933), sobretot pel seu topònim. Tanmateix, la visió que s'obté des del mar en direcció a la desembocadura de l'Ebre és una panoràmica completa del massís dels Ports, que s'estén majestuosament sobre el riu. Si hem de buscar un accident geogràfic per a equiparar-lo amb el descrit per Aviè, aquest és, segurament, la serralada dels Ports de Tortosa-Beseit.

A continuació, el riu *Oleum* i el mont *Sellus* (*Ora Mar.*, 505-507). En aquest cas, possiblement el *Sellus* podria identificar-se amb el coll de Balaguer, la serralada que descendeix des de les muntanyes de Tivissa fins al mar, separant les Terres de l'Ebre del Camp de Tarragona. De fet, malgrat que l'alçària d'aquest relleu no supera els 800 metres, la seva visió des del mar li dóna una semblança imponent, fet que s'accentua per tractar-se d'un relleu que es troba bona part de l'any cobert per núvols, fenomen que descriu el periple: «s'eleva fins a les altures dels núvols».

El riu *Oleum*, identificat com l'Ullastres, que desemboca a l'alçada de l'actual Hospitalet de l'Infant, ha estat darrerament proposat com a via de comunicació entre un hipotètic port grec, ubicat en aquest punt, i les terres de l'interior, concretament la zona de la





Ribera d'Ebre i del Priorat (Dupré, 2006a-b). Altres autors situen aquest riu més al nord (Blázquez, 1894).

Posteriorment, una menció a una ciutat, *Lebedontia* (*Ora Mar.*, 509), ara per ara de difícil adscripció, un litoral sorrenc amb una gran línia de platja, a l'actual Baix Camp i les ciutats de *Salauris*, *Cal·lípolis* i *Tarraco*⁴ (*Ora Mar.*, 514-520).

Malgrat els interrogants que encara suscita, l'obra d'Aviè és la descripció més completa i referència indiscutible del paisatge litoral de la Catalunya meridional durant l'antiguitat. El seu estudi ens permet recuperar part de la visió que havien de tenir els navegants nouvinguts a aquestes terres des del mar o, si més no, de les principals referències de què disposaven.

Posterior al periple que dona vida a l'*Ora Maritima*, trobem al segle VI a.n.e. l'obra d'Hecateu de Milet, treball que milloraria el mapa d'Anaximandre, on apareix tot el Mediterrani. Concretament a l'extrem nord-est occidental, hi situa la ciutat d'*Hiops* a Querronesos o *Cherronesos*, com ja hem indicat, possible accident geogràfic interpretat com una península (Schulten, 1935: 188, i 1952: 233).

A partir d'Hecateu, no serà ja fins al segle II a.n.e. que tindrem noves referències escrites d'aquesta regió. Polibi, en relatar els fets de la Segona Guerra Púnica esdevinguts a la zona de l'Ebre, explicarà la derrota de l'esquadra naval cartaginesa a la desembocadura del riu, descrivint-nos en certa mesura aquest litoral (Polibi, III, 95, i III, 96, 1-6), detall que serà ampliat per Livi en narrar la maniobra cartaginesa i la problemàtica provocada per la manca d'espai dins del curs fluvial en retrocedir la flota púnica i virar riu amunt (Livi, XXII, 19, 4-8; 11-12).

Aquest esdeveniment serà relatat també per Sosil, mestre i amic d'Anníbal, que va viure a final del segle III a.n.e. i que especifica com als cartaginesos els va fallar la navegació de través, per a trencar la línia enemiga, maniobra que van saber aprofitar els massaliotes. Zonaràs narrarà també aquest fet (Zonaràs, 9, 1) a la seva obra, escrita al segle XII.

Estrabó, just al canvi d'era, ens oferirà al llibre III de *Geographika* una descripció del litoral mediterrani de la Península Ibèrica, anomenant de nou *Querronesos*, *Oleastron* i *Cartalias*, i situant al pas de l'Ebre la *katoikia Dertosa*, per on creuava la via Augusta (III, 4, 6), possiblement mitjançant un pont, de barques o construït. Més endavant cita «Tàrraco, que no té port, però que està situada en un golf i proveïda de tots els avantatges» (III, 4, 7), fet que desmenteix Eratòstenes, el qual sosté que sí que té port, mentre que Artemidor especifica que *Tàrraco* no ofereix ni tan sols condicions per a l'ancoratge. El mateix autor indica que tot el litoral que va des de les Columnes d'Hèrcules fins a aquest punt té escassetat de ports, però des d'aquí la costa que segueix ja té bons ports (III, 4, 8). Aquest pasatge d'Estrabó resulta interessant per a fer-nos una idea de l'estructura de la costa tarragonina durant els segles I a.n.e. a I d.n.e. i, si bé indica la inexistència d'estructures portuàries,

4. Han fet la identificació d'aquestes poblacions, amb o sense encert, diversos autors. Si bé l'última, Tàrraco, queda fora de l'abast d'aquest estudi, per al cas de *Salauris* i potser de *Cal·lípolis* es pot consultar el capítol 2 de la tesi doctoral d'Isaias Arrayás, (Arrayás, 2002), que recull aquesta problemàtica.





no té en compte els embarcadors o llocs d'ancoratge naturals que sí que es documenten en aquesta àrea a partir de la recerca arqueològica.

Gai Plini Cecili Segon, al segle I d.n.e., fa certa descripció a la *Naturalis Historia*, de la *regio ilercavona* i la *cesetania*, incidint en la navegabilitat del riu *Hiber* fins a *Vareia* (Plini, III, 4, 21), fent un únic apunt a aquesta costa per a indicar que és la més propera des de Roma (Plini, III, 20, 110).

Pomponi Mela assenyalarà la posició de Tàrraco i *Dertosa*, sense més detalls (Mela, II, 5, 90).

Claudi Ptolomeu (segle II d.n.e.) utilitzaria per primer cop un sistema de projecció per a situar les coordenades dels principals llocs del món conegut, descrivint a la seva obra *Geographia* la Hispània Tarraconense (II, 6, 1-73) i situant-hi els accidents geogràfics del litoral català, i més concretament la costa ilercavona i cossetana, dades sobre l'Ebre i la ubicació d'algunes ciutats interiors d'aquestes regions. De l'àrea litoral del golf de Sant Jordi únicament esmenta el punt on desemboca l'Ebre:⁵

La desembocadura del riu *Hiber* 16° 40' 30'

Altres autors no tan representatius com els assenyalats esmenten també en els seus textos aquest territori: Escílax de Carianda, que visqué a principi del segle V a.n.e., va compondre un periple que descrivia les costes mediterrànies. El text conservat, que prové del segle IV a.n.e. (Schulten, 1925, i Mangas i Plácido, 1999), fa una referència al riu *Ibhr* (*Iber*) i a la navegació des d'Ibèria (*Periplus*, 2).⁶

Apolodor, al segle II a.n.e., tornarà a anomenar l'Ebre definint-lo com un gran riu procedent de l'interior.

A *De bello Alexandrino* trobarem de nou dades referides a la navegació fluvial a la zona de la desembocadura de l'Ebre i a la dificultat que comporta, concretament a l'episodi que ens descriu la mort de Cassi Longí, propietari de la Ulterior, l'any 47 a.n.e., a causa d'un temporal que el sorprèn a la desembocadura del riu Ebre, fet descrit també a Dió Cassi (42, 15, 1) i que ens confirmaria la perillositat de navegar amb tempesta on les aigües del riu i el mar es barregen.

Marcial, poeta romà del segle I d.n.e., es referirà en un dels seus treballs a la costa tarraconina (Marcial, *Epigrammata*, 19-26).

Al segle II, Suetoni, va fer també un comentari sobre la ciutat de *Dertosa* i la navegació marítima i fluvial que es produïa a les seves ribes. A *De Vita Caesarum*, explica com, al començament de l'aixecament de Servi Sulpici Galba, es va veure arribar a *Dertosa* una embarcació provinent d'Alexandria, sense pilot, ni timoner, ni marins (Gal. X), fet vist com un senyal sobrenatural pels partidaris de Galba.

5. Si més no, Ptolomeu situa les principals ciutats de la regió ilercavona, incloent-hi *Dertosa*, així com, ja a la veïna cassetània, la ciutat de *Tarracon*.

6. El salt que fa el Periple entre el paràgraf anterior, on es descriu la zona gaditana i la part de l'Ebre, ha fet dubtar molts estudiosos si l'autor es refereix realment a l'Ebre català o a un altre riu anomenat *Iber*. Schulten ho veu com una mancança provocada per una falta d'informació derivada dels condicionants polítics de l'època en què s'escriu; és a dir, pel bloqueig cartaginès del sud-est peninsular (Schulten, 1925).





Xàrax de Pèrgam (69-segle VI?) va publicar una història universal, *Ἡλλήνικα*, de la qual s'han conservat alguns fragments on s'anomenen la Península Ibèrica i el riu Ebre, sense més dades, però, en relació amb les que ja hem apuntat.

Altres referències al riu Ebre, possiblement menys conegudes que les anteriors, però irrellevants quant a la navegació al riu o al mar, es documenten a les *Adnotationes super lucanum*, a Apià, Lucà, Solino, Marcia Capela, Polibi de Megalòpolis, Geli, Claudià, Prudenci, Noni Marcel, etc.

Un altre document que ens pot servir per a reconstruir aquest paisatge durant l'antiguitat són els itineraris romans. No descriurem aquí els terrestres, que ja han estat analitzats en altres treballs (Pallí, 1985; Diloli, 1997 i, 2002, i Arrayás, 2002), però sí que voldríem anomenar dins de l'Itinerari d'Antoní, un trajecte marítim, *l'imperatoris Antonini Augusti itinerarium maritimum*, possiblement recopilat en època de Dioclecià o una mica abans (finals del segle III), que recull dades sobre els ports, costes i illes del Mediterrani, entre les quals n'hi ha que fan referència a Hispània. En aquest sentit, cal destacar les que relacionen les Illes Balears amb la costa peninsular, i posen en evidència els nexes entre les illes i el litoral del nord-est, relació documentada arqueològicament a través de les importacions ceràmiques que s'han pogut recuperar als jaciments indígenes situats principalment a la franja costanera.⁷

Quant a la numismàtica, ja hem assenyalat abans l'existència al curs inferior de l'Ebre d'unes emissions numeràries de la segona meitat del segle I a.n.e. i de principi de segle I d.n.e. amb representació de vaixells, un altre factor que ens indica el caràcter navegant de les comunitats assentades en aquesta regió durant l'antiguitat (Diloli, 1996, i Llorens i Aquilué, 2001). L'encunyació d'aquestes monedes s'efectuaria en un principi a *Hibera Ilercavonia* i poc després a *Dertosa*, la ciutat romana que la substituiria com a principal del territori. A les primeres emissions, l'anvers dels asos presenta una nau marítima, *oneraria*, molt ben definida, on es distingeixen els seus estris i aparells amb tot detall. Aquest disseny té algunes variacions en altres encunyats d'aquesta primera emissió, com ara la presència d'un o dos timons. Al revers trobem una nau més petita que podria ser tant per al transport fluvial com per al portuari —*actuaria*—, de perfil, dirigida a la dreta, amb un mariner remant o amb el timó agafat.

En el cas dels semis, a l'anvers trobem un vaixell situat de perfil en direcció a l'esquerra amb les veles desplegades, sense timoner, del mateix tipus i amb la mateixa llegenda que les representades als asos, mentre que al revers apareix un dofí, dirigit cap a la dreta amb la cua aixecada. Al damunt té un timó, amb dues pales.

7.	2	INTER HISPANIAS ET TINGI MAURETARIAM	
510,	4	insula Diana Lesbos Ebusos	stadia CCCC
511,	1	ab hac insula Cartagine Spartaria	stadia CCC
	2	et a supra scripta insula ad Baleares	
	3	insula Columba, Balearis maior,	
512	1	insula Nura, Balearis minor	
	2	inter se habent Baleares	stadia DC





Fig. 2. a) Monedes d'Hibera Ilercavonia; b) Monedes de Dertosa (Llorens i Aquilué, 2001).

A la segona emissió, s'afegeix a l'anvers el retrat de l'emperador i la llegenda *DER-TOSA*. Són les encunacions del regnat de Tiberi (14 a 37), de què es coneixen dues produccions amb llegenda diferent, de les quals una presenta la variant del bust de l'emperador mirant a l'esquerra i l'altra a la dreta. Al revers es representa una nau amb la vela desplegada, *oneraria*, del mateix tipus que la que apareix a les emissions anteriors.

Als semis, l'anvers té una nau *actuaria* o fluvial i el revers, un dofí mirant a l'esquerra, amb un timó sobre el cap i a sota una àncora horitzontal amb els garfis cap a la dreta.

Tal com es pot observar, es tracta d'un numerari que fa referència única al tema de la navegació, ja sigui marítima i/o fluvial, amb uns elements —dofí, timó, àncora, etc.— que indiquen la tradició marinera d'aquest territori (fig. 2, a i b).

A l'últim, cal citar les troballes epigràfiques recuperades en aquest territori que ens mostren alguna relació amb la navegació o marineria, pràcticament efectuades en la seva totalitat a la ciutat de Tortosa. En aquesta població s'han localitzat diverses làpides que, a més



Fig. 2. a) Inscripció de Marc Sallusti Felix (CIL II 4064, CIL II² 14,799); b) Inscripció d'Auli Caecili Cubiculari (CIL II 4065, CIL II² 14,800).

del seu caràcter comercial, també ens indiquen el trànsit de viatgers, sobretot a partir de les inscripcions de personatges que van morir mentre es trobaven de viatge (*peregre defuncto*), com és el cas de Marc Sallusti Felix (CIL II 4064, CIL II² 14,799), recordat en una làpida reaprofitada com a part del bastiment del recinte murari del Castell de la Suda, esculpida en pedra de Flix, o la d'Auli Caecili Cubiculari (CIL II 4065, CIL II² 14,800), amb una inscripció feta amb jaspi de la Cinta i encastada fins al 1988 al castell de la Suda, erigida en el seu honor per la seva esposa, Porcia Euphrosine, i en què també trobem esculpida una nau gran, *oneraria*, que s'ha interpretat tant com una al·legoria del viatge al més enllà (Mayer i Rodà, 1985, i Llorens i Aquilué, 2001) com el que podria ser una simbolització d'aquest aspecte conjuntament amb la professió del difunt (Arbeloa, 2006). Des del punt de vista descriptiu, es tracta d'una nau comercial, de perfil, dirigida a la dreta, amb dos timons, altra que les reflectides a les monedes locals (Llorens i Aquilué, 2001) (fig. 3, a i b).



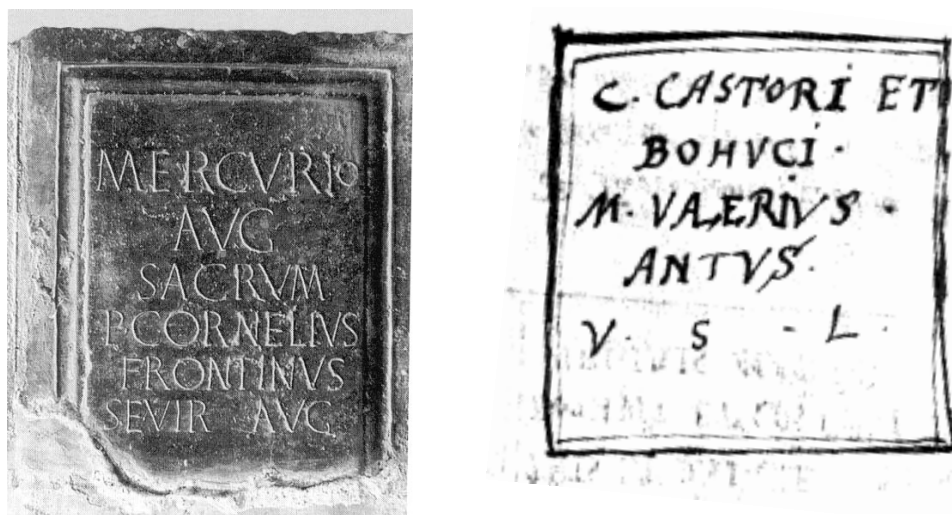


Fig. 4. a) Inscripció erigida a Mercuri per *Publius Cornelius Frontinus* (CIL II 4054, CIL II² 14,783); b) Còpia en paper (única conservada) de la inscripció dedicada a Càstor i Pòl-lux, trobada al Castell de la Suda i avui dia desapareguda (CIL II 6070, CIL II² 14,781).

Com ja hem apuntat anteriorment, és innegable la relació de l'antiga ciutat de Tortosa, *Hibera* o *Dertosa*, amb el tràfic fluvial i marítim, sobretot en l'aspecte comercial. En aquest sentit, hi ha mostres d'aquesta pareença en altres elements epigràfics apareguts a la ciutat, simbolisme recollit per Arbeloa (2006) i que trobem representat en algunes inscripcions, com l'erigida a Mercuri, protector del comerç, per *Publius Cornelius Frontinus*, sevir augustal, feta amb jaspí de la Cinta (CIL II 4054, CIL II² 14,783), les inscripcions dedicades a Càstor i Pòl-lux, els Diòscurs, divinitats d'origen grec que a Roma s'associaven al trànsit marítim com a protectores del viatge, recuperades al Castell de la Suda, la primera (CIL II 6070, CIL II² 14,781) per Valeri Anto, la segona (CIL II² 14, 782) per Valeria, malgrat que s'ha apuntat que aquesta podria ser una còpia simplificada de l'anterior (Mayer i Rodà, 1985: nota 11), totes dues desaparegudes, o la de *Lucius Numisius Liberalis*, mariner cors de la trirrem *Mart* de la flota de Ravenna, enterrat pels seus companys de *manipulus* i la seva dona Gellia Excitata (CIL II 4063, CIL II² 14,798) (fig. 4, a i b).

La documentació arqueològica

L'altra gran font de dades sobre les formes i els continguts de la navegació durant l'antiguitat és l'arqueologia. Els avenços que s'han produït els darrers anys en el camp de l'arqueologia subaquàtica ens han permès conèixer de primera mà com eren els vaixells antics



que solcaven les costes del golf de Sant Jordi durant l'antiguitat, les rutes que seguien, els ports que cercaven o la càrrega que hi transportaven.

D'altra banda, no sempre ens proporcionen aquesta informació les restes relacionades directament amb el mar o els vaixells, sinó que la mateixa distribució del poblament n'és una mostra. Durant l'antiguitat, ja sigui a la protohistòria o en l'ocupació romana posterior, el mar és, a part d'una font de recursos, un nexa d'unió, i les àrees practicables per als contactes són susceptibles de ser emprades com a port o zona d'intercanvi entre les comunitats autòctones i els nouvinguts. Igualment succeirà amb els rius navegables, dels quals l'Ebre n'és una mostra. Les ciutats naixeran i evolucionaran a les seves ribes, font de riquesa, i les restes materials recuperades allà en seran una prova: mercaderies de les quals hem recuperat l'envàs o elements de vaixells procedents de tots els indrets de la Mediterrània són presents al litoral català i a les dues ribes de l'Ebre. Àmfores fenícies, gregues, púniques i romanes, ceràmica de luxe o productes manufacturats seran testimoni de l'arribada dels vaixells mediterranis.

És clar, com ja han apuntat altres autors, l'avantatge del transport marítim davant del terrestre (Pujol, 2008). Transportar articles per mar o a través dels rius era molt més ràpid i fàcil que per via terrestre i fins i tot més segur. El tràfec de grans volums de mercaderies implicava, per terra, la constitució d'autèntiques caravanes de carros, amb el cost que podia representar en menjar per als animals de càrrega, la custòdia, etc., mentre que per mar els vaixells podien portar càrregues més voluminoses en un sol viatge, en poc temps i, a partir dels últims anys de la República romana, pràcticament sense escorta, ja que el mar estava lliure de pirates. La pèrdua de la càrrega sols es podia produir per un contratemps, fet que restava en mans de la natura i de la perícia dels mariners.

Tanmateix, com ja hem indicat, és mercès a aquests accidents que avui dia tenim més dades respecte a la navegació antiga. A les nostres costes, els derelictes són tots romans, si bé ja hem vist com el litoral sud català fou solcat per navegants fenicis, grecs i cartaginesos molt abans que pels fills de Roma.

Per norma, els derelictes són descoberts gràcies a les restes de la seva càrrega, sobretot els contenidors amfòrics, de maneta que aquells que no duïen un envàs ceràmic no se solen conservar o són més difícils d'identificar. L'àmfora fou emprada sobretot com a contenidor de líquids: vi, oli d'oliva, salses de peix, etc., i es va intensificar el seu transport des de l'època en què els mariners fenicis travessaven el Mediterrani fins a la conquesta romana d'aquest espai geogràfic. A més d'aquestes càrregues, les naus de l'antiguitat portaven tota mena de productes peribles o que no han deixat rastre arqueològic, vegetals o animals, a més dels vaixells enfonsats que s'han desfet sense deixar vestigis de la seva existència.

Al territori meridional català, seguint els dos eixos que hem esmentat anteriorment, trobem les restes arqueològiques que ens indiquen el trànsit marítim o fluvial distribuïdes en dos grans grups, els assentaments terrestres —poblats, punts de guaita, embarcadors, viles, etc.— o les restes de naufragis.

Al litoral, tota la costa del golf de Sant Jordi presenta una ocupació constant a partir de la desembocadura de l'Ebre en direcció nord, fins al coll de Balaguer, si més no des de





l'època ibèrica, que va augmentar amb la presència romana. Així, de nord a sud, trobem el jaciment de l'Antic o Lligallo del Roig, a Camarles, datat de finals del primer mil·lenni a.n.e.; el Bordissal, a Camarles, on hi podria haver un punt de desembarcament d'època ibèrica, amb una forta presència d'elements d'origen grec; les troballes de l'Ampolla, d'època romana; Punta Àguila; les Tres Cales, o els assentaments romans de Cambrils i Salou, cadascun amb una o diverses funcions: assentaments rurals, viles, ports o embarcadors, punts de vigilància i de control o de tipus militar, per tal de senyalitzar els indrets costaners més perillosos o fins i tot les incursions de la pirateria, freqüents fins a les campanyes de Pompeu i Cèsar, zones de proveïment o d'aiguada, etc.

Aquests nuclis tindrien una ubicació privilegiada, perquè serien accessibles per mar i per terra, a través de la via Heràclia, la posterior via Augusta romana. De fet, seguint aquest camí, des de *Dertosa*, punt per on es travessaria l'Ebre, la via s'adreçava fins la costa, i en aquest tram s'ubicava la *mansio* de *Traia Capita*, recollida als itineraris romans, que s'ha identificat, entre d'altres municipis actuals, a l'Ampolla o el Perelló (Diloli, 2002). Més endavant, en direcció nord, just passat el coll de Balaguer, límit septentrional entre la *regio iler-cavona* i la *cessetana*, es troba l'Hospitalet de l'Infant, on la presència de restes romanes al Tossalet (Massó i Menchón, 1991), just abans de creuar el riu Llastres,⁸ es podria associar amb l'existència en aquest punt d'una altra parada de la via Augusta, la *mansio Oleastrum* de l'itinerari d'Antoní, situada entre *Tarraco* i *Traia Capita*, citada també per Estrabó (III, 4, 6).⁹ Aquest descans, posterior a la *mansio sub saltu* dels itineraris, identificada amb el coll de Balaguer,¹⁰ podria associar-se al naixement en aquest punt d'un camí secundari que, en paral·lel al riu Llastres, aniria des de la costa fins a la Foia de Mora (Dupré, 2006a-b).

Aquesta cruïlla de camins terrestres associada a la geomorfologia de la desembocadura del riu Llastres, que conformaria en època antiga un estuari protegit de les inclemències atmosfèriques, així com l'existència d'un embarcador medieval en aquest punt, la seva menció en diverses cartes nàutiques des del segle XIII, i la possibilitat d'abastament d'aigua dolça a l'indret han suggerit la presència en aquest lloc d'un port utilitzat almenys des del segle V a.n.e. Amb aquestes dades, i a la llum de la troballa en aquest paratge d'una antefixa de tipus grec, datada del segle V a.n.e., s'ha proposat que aquest port fos un *emporium* fundat pels foces per a fer transaccions comercials amb els indígenes, des d'on es podria accedir a les terres de l'interior, concretament a la zona minera del Priorat (Dupré, 2006a-b).

A partir del riu Llastres, ja al litoral de Cambrils i de Salou, si bé la presència ibèrica a la costa és menor, perquè únicament es documenta l'existència del poblat de la Sella, a Salou, la proximitat de *Tarraco* influeix en l'abundància d'establiments d'època romana,

8. Segons Hernández Sanahuja, al pas del riu Llastres hi hauria un pont de factura romana, així com altres elements constructius associats de tipus hidràulic (Hernández Sanahuja, 1865).
9. Schulten (1952: 233) associa *Oleastrum* amb l'Hospitalet de l'Infant, així com Fernández Nieto (1968-1969: 127), mentre que altres autors l'han identificat amb Riudecols (Blázquez, 1894, reed. 2005) o l'actual Cambrils (Cortés, 1836, i Madoz, 1846).
10. L'estudi dels itineraris terrestres permet localitzar aquesta *mansio* a l'alçada de l'actual coll de Balaguer; a més, la traducció llatina de *salvus*, «loc de boscos i muntanyes» o «pas de muntanya», identifica perfectament l'indret.





amb les viles de La Llosa, Sant Pere i L'Esquirol, entre d'altres, a Cambrils o la Vila de Barenys, el Bosc del Quec i la Platja Llarga, a Salou.

Quant a les troballes subaquàtiques, si obviem els treballs de dragat del riu Ebre per a potenciar la seva navegabilitat, que a l'alçada de Tortosa han permès recuperar diverses restes d'època romana (fig. 5), l'existència de dades que indiquen punts d'ancoratge o la presència de naus romanes enfonsades no és estranya al litoral meridional català. Dins del golf de Sant Jordi, avançant de sud a nord, a l'Ampolla, a Cap Roig, es van localitzar l'any 1968 dos ceps d'àncora d'època romana, de plom, així com diverses àmfores i altres restes ceràmiques. Al 1993, el CASC (Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya), hi va recuperar també durant unes prospeccions un *zunxo* (Asensio i Martín, 1998). Les prospeccions efectuades pel CASC al litoral de l'Ebre durant l'estiu del 2007 han corroborat la importància d'aquesta cala dins dels paràmetres de la navegació d'època romana en aquesta regió, ja que s'hi han recobrat diverses restes ceràmiques que han passat a completar les dades que ja es tenien sobre un possible ús d'aquest indret com a punt d'ancoratge. De fet, arran d'aquest descobriment s'ha plantejat la possibilitat que la cala de Cap Roig actués durant el període romà com un port marítim dependent de la ciutat de *Dertosa*, i s'efectuaria en aquest paratge el transport de mercaderies des de les naus *onerariae* a les *actuaries*, que serien les que riu amunt arribarien al port de la ciutat. Tanmateix, l'estat de la recerca és encara massa incipient per a avançar més dades en aquest sentit.

Més al nord, ja al terme municipal del Perelló, a l'alçada de Morro de Gos, l'any 1969 s'hi va extreure un altre cep, de plom. A la punta Espín, l'any 1968, s'hi va localitzar també un cep d'àncora romana de plom (Pérez, 2007).

A l'Ametlla de Mar, hi ha documentats dos vaixells romans enfonsats, i s'hi constaten també diverses mostres de poblament costaner. A la cala de Bon Capó, poc abans d'arribar al nucli urbà, s'hi conserven les restes del naufragi d'un vaixell carregat d'àmfores grecoitàliques, datat de final del segle III a.n.e., descobert casualment l'any 1954 (Asensio i Martín, 1998, i Pérez, 2007). Els treballs que s'hi van efectuar durant l'any 1993 van permetre l'extracció d'un escandall de plom, troballa que va corroborar que es tractava d'un vaixell enfonsat i no d'un ancoratge (Asensio i Martín, 1998).

Poc després del nucli urbà, hi ha restes d'un derelict del segle I a.n.e., al carreró del Mig, amb un carregament de Dressel 12, que no ha pogut ser localitzat (Pérez, 2007), molt a prop de l'establiment de les Tres Cales, datat entre el segle II a.n.e. i l'I d.n.e., on es va recuperar un nombre força important de fragments d'àmfores romanes d'origen itàlic, juntament amb altres vasos amfòrics indígenes, púnics, tarraconenses i bètics, i que s'ha interpretat com un punt d'ancoratge relacionat amb un assentament militar romà (Martín *et al.*, 1993).

Seguint cap al nord, a la punta de Calafat es van localitzar algunes àmfores (Pérez, 2007), possiblement corresponents a algun tipus de derelict.

A l'alçada de la desembocadura del riu Llastres, aproximadament a dues milles nàutiques mar endins, es va localitzar un cep d'àncora romana i diverses àmfores grecoitàliques (Pérez, 2007). Aquesta informació pot tenir relació amb la identificació de la *mansio Oleastrum* en aquest punt, que ja hem comentat abans.



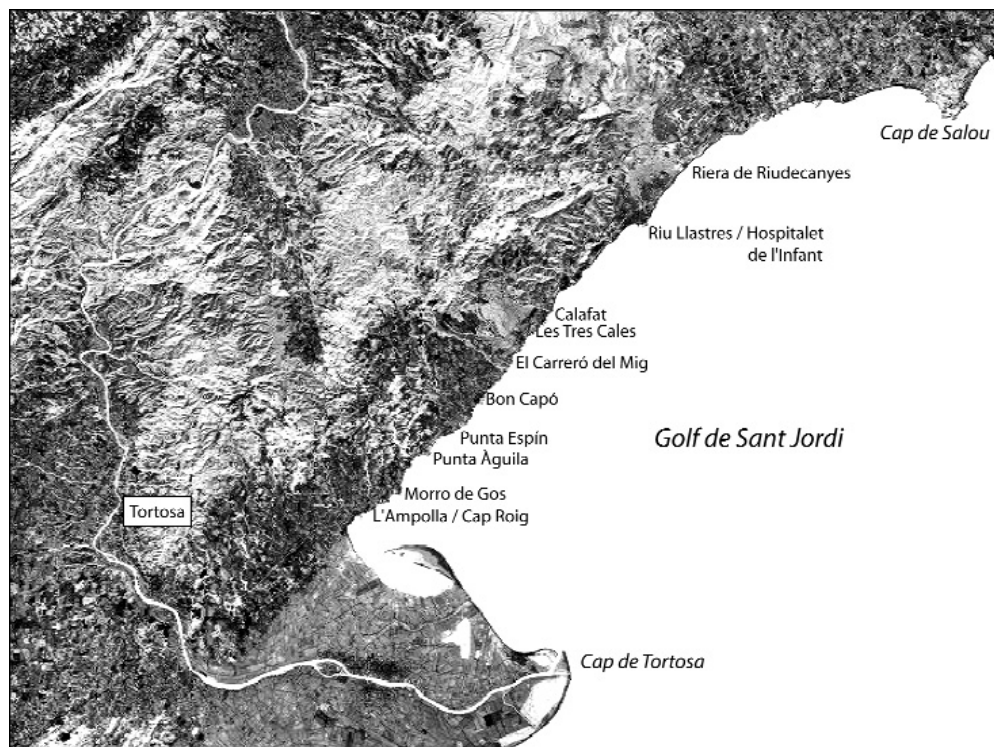


Fig. 5. Mapa amb les troballes subaquàtiques d'època antiga del golf de Sant Jordi.

Al litoral cambrilenc, sense més especificació, es van localitzar diverses àmfores republicanes, així com dos ceps de plom. A aquestes restes cal afegir un cep d'àncora romana de plom a la punta de la riera de Riudecanyes (Pérez, 2007).

Després d'aquestes troballes no és fins a Salou que no hi ha més dades sobre la presència d'altres restes de naufragis, concretament al cap de Salou i ja pràcticament fora del golf de Sant Jordi, on l'any 1935 es va constatar la presència d'un jaciment submarí format, entre d'altres elements, per àmfores Dressel 20 (segle I d.n.e.) (fig. 5).

Ports marítims i ports fluvials

Fins ara hem analitzat les dades que les fonts escrites i l'arqueologia ens han proporcionat sobre la navegació al sud de Catalunya durant l'antiguitat. Tanmateix, cap d'aquests elements fa referència directa a l'existència d'una estructura portuària construïda que corro-



borés la importància de la navegació en aquesta àrea geogràfica en època preromana i romana. Tot amb tot, ja hem indicat anteriorment que dins del marc territorial que defineix el golf de Sant Jordi, sembla que sols l'antiga *Dertosa* podria haver tingut prou categoria urbana i econòmica com per a comptar amb una infraestructura d'aquesta mena, destinada a afavorir el tràfic de vaixells i mercaderies que circularien des de l'interior peninsular fins a la Mediterrània i viceversa. Fins ara no s'ha trobat a la ciutat de Tortosa cap element d'aquest tipus que ens permeti assegurar l'existència d'un port marítim-fluvial a l'estil dels que podem trobar en altres ciutats mediterrànies durant l'antiguitat.

És obvia la circulació per l'Ebre dels navegants procedents del mar Mediterrani des d'almenys el segle VII a.n.e. entre la desembocadura del riu fins a, probablement, l'aigua-barreig amb el riu Matarranya. Si més no, darrerament s'ha plantejat que si bé la navegabilitat de l'Ebre resulta indiscutible, podria haver-hi hagut certes dificultats a l'hora de creuar la formació deltaica incipient, i es consideren diverses opcions per solucionar aquest handicap: el reemplaçament d'embarcacions, l'enrolament de pilots indígenes o bé l'ús de vies terrestres alternatives, entre d'altres (Bea *et al.*, 2008). En aquest sentit, pensem, a la llum de les dades que hem anat apuntant, que el trànsit per l'Ebre, tant al tram de la desembocadura com riu amunt, no havia de ser un problema per a mariners experimentats, fenicis, grecs, cartaginesos, romans o els mateixos indígenes.

Al curs inferior de l'Ebre tenim dades sobre la presència de materials de la Primera Edat del Ferro que únicament haurien pogut arribar a aquesta regió per via marítima, primer, i fluvial, després: Mas de Mussols (l'Aldea), el Pont de la Pedrera (l'Aldea), el Barranc d'en Fabra (Amposta), el Pla de les Sitges (Tortosa), Tortosa, els Tossals (Aldover), Plana de la Móra (Tivenys), Casa de l'Assistent (Tivenys), Turó d'en Serra (Tivenys), l'Assut (Tivenys), etc., i així tota una sèrie de jaciments a banda i banda del riu amb presència de ceràmiques fenícies i altres elements que ens indiquen un contacte a través de la navegació que s'ampliarà en època ibèrica amb els productes grecs, cartaginesos i, per fi, romans. Són aquests últims els que hi aplicaran una nova estructuració territorial en què el riu serà de vital importància, no únicament per la seva riquesa com a recurs productiu o de suport a la producció, sinó com a camí perquè hi circulin els productes manufacturats i la gent.

Aquest paper del riu Ebre com a principal via de comunicació entre el quadrant nord-est de l'interior peninsular i la Mediterrània romandrà pràcticament immutable des d'època antiga fins ben entrat el segle XX, quan la construcció de preses, pantans i altres elements per a aprofitar la força hidràulica, així com el mateix creixement del delta, faran cada cop més difícil el trànsit fluvial, fins que amb l'establiment del ferrocarril aquest mitjà de transport perdre el seu sentit. Tanmateix, les mercaderies van arribar des de Saragossa a Tortosa per via fluvial durant més de vint segles i, al contrari, procedents de la Mediterrània passaven per *Dertosa* fins a *Caesaraugusta* o més amunt. En aquest sentit, si bé a Saragossa està perfectament constatada la presència d'un important port fluvial durant l'època romana (Aguarod i Erice, 2008), a Tortosa fins ara sols hi ha hipòtesis sobre l'existència d'aquesta infraestructura, bàsica per a garantir un bon flux comercial.





De fet, han estat constants els intents de situar a Tortosa una àrea portuària d'època romana, a partir de troballes esporàdiques o de la pervivència en altres èpoques de zones destinades a aquest menester. Així, entre els autors que han tractat aquest tema, J.M.V. Arbeloa interpreta l'existència d'un espai amb magatzems, duana, etc., documentat des del segle XII, situat prop de l'actual plaça de Cabrera, l'anomenat alfòndec «dels homes de Narbona» (Arbeloa, 2006: 20), com una continuació funcional d'una possible àrea comercial d'èpoques anteriors, la qual cosa, associada a la troballa no gaire llunyana —platges fluvials properes a l'embarcador del Club de Rem— d'elements arqueològics relacionats amb el tràfic pel riu, podria indicar la presència en aquest indret d'una zona portuària no construïda, a la qual arribarien els productes des de la costa mitjançant vaixells de mida més reduïda que els destinats al comerç marítim de llarga distància, sense descartar l'arribada de naus més grans quan les condicions de navegabilitat del riu ho permetessin (Arbeloa, 2006). P. Izquierdo, per la seva banda, proposa un model semblant al marsellès, on l'espai portuari s'ubicaria en una cala en forma de corn que quedaria situada entre els turons de la Suda i de la Residència Sanitària Verge de la Cinta, per on transcorreria el barranc del Rastre, aprofitant així unes característiques naturals que conferirien a aquest hipotètic embarcador un abrigo al vent. Aquesta hipòtesi es recolza en unes troballes arqueològiques a la plaça d'Alfons XII, que l'investigador interpreta com pertanyents a possibles edificis portuaris (Izquierdo, 1990). R. Miravall identifica també aquest estuari natural situat entre la muntanya del Castell de la Suda i la plaça d'Alfons XII com el port iberoromà, que seria modificat i ampliat pels romans, fins que les aportacions al·luvials de l'Ebre i del barranc del Rastre obligarien a canviar-ne la ubicació, per a situar-lo davant de l'edifici de l'Escorxador, restant les posteriors drassanes andalusines dins de la protecció d'aquest hipotètic port construït en època romana (Miravall, 1988) (fig. 6).

És obvi que una ciutat com *Dertosa* o la *Tartusha* posterior haurien de tenir algun tipus d'infraestructura destinada al tràfec fluvial, en forma de moll, port, magatzems o altres edificis públics i privats. Si bé en aquest aspecte les dades d'època romana són ara per ara pràcticament inexistentes, dels períodes andalusí i cristià tenim diverses informacions que ens poden ajudar a cercar aquesta àrea portuària, que, d'altra banda, no sabem si ocuparia el mateix lloc que en èpoques anteriors. Així, a banda dels documents que indiquen la importància del comerç fluvial i marítim de Tortosa en època islàmica «que posseeix un bon port, freqüentat pels mercaders de tot arreu», tal com ho expressa la Crònica de Muhammad al-Rasi (Lévi-Provençal, 1953: 72, i Bayerri, 1954: 433) o l'obra d'Al-Himyari (Lévi-Provençal, 1938), hi ha constància de l'existència a la ciutat d'unes importants drassanes al segle X d.n.e. situades a la zona de Remolins, com ho confirma una làpida fundacional de les mateixes conservada a la catedral de Tortosa o l'anotació de Muhammad al-Idrisi, a la seva Geografia d'Espanya del segle XII, quan explica que a la ciutat es construïen grans vaixells (Idrisi, 1988). Aquestes drassanes, protegides per unes muralles defensades per 17 torres, perdrien la seva funcionalitat amb la conquesta cristiana, i l'espai esdevindria el call jueu (Martínez, 1994).



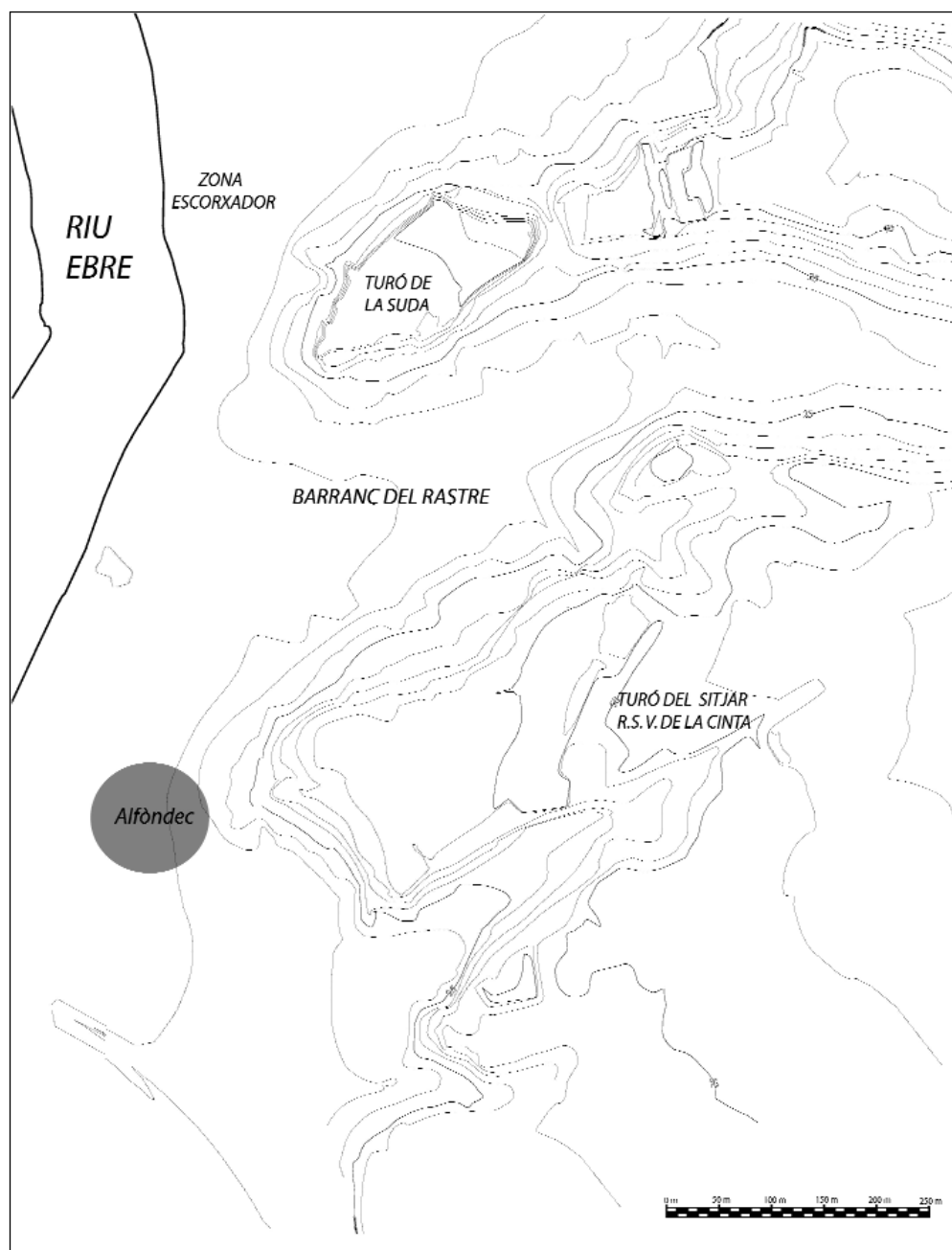


Fig. 6. Geomorfologia de la ciutat de Tortosa amb l'emplaçament del possible port antic.



Fig. 7. Tortosa. Plànol de Van der Wyngaerde, 1563.

Així, amb posterioritat a l'ocupació islàmica, l'àrea on habitarien els pescadors o la zona de l'Alfòndec, a tocar d'aquest barri, serien al sud, als peus del turó del Sitjar, al marge esquerre del barranc del Rastre, coincidint aproximadament amb la posició que Izquierdo i Arbeloa assignen al port de la ciutat (Izquierdo, 1990, i Arbeloa, 2006). Si més no, i malgrat que es tracta d'un lloc amb uns bons condicionants de resguard de corrents i vent, s'hauria de tenir en compte la problemàtica produïda per les aportacions hídriques i al·luvials d'aquest barranc, un perill per a la ciutat fins que es va canalitzar (Abril i Guanyabens, 1931: 15-16, i Bayerri, 1935: 1960). Segurament era l'espai més meridional a l'entorn de l'antic carrer del Moll del Mercat, el més indicat per a situar-hi algun tipus d'estructura portuària.

D'altra banda, si considerem la documentació gràfica de Tortosa en època moderna, és en aquest sector on s'aprecia la presència constant de vaixells amarrats o ancorats, almenys des de mitjan segle XVI fins al segle XIX. La major part dels documents gràfics mostren també una platja i un espai sense edificis que podria relacionar-se amb unes hipotètiques tasques portuàries de càrrega i descarrega, posteriorment ocupat per dependències militars i eclesiàstiques (plànols de Van der Wyngaerde, 1563; de Gonzalo de Mendoza, 1642, i altres plànols dels segles XVII i XVIII). Hem d'apuntar també que la intervenció arqueològica que vam efectuar l'any 2005 a l'entorn de l'antic Mercat del Peix va permetre localitzar diverses estructures associades a la contenció i definició de la façana fluvial, entre les

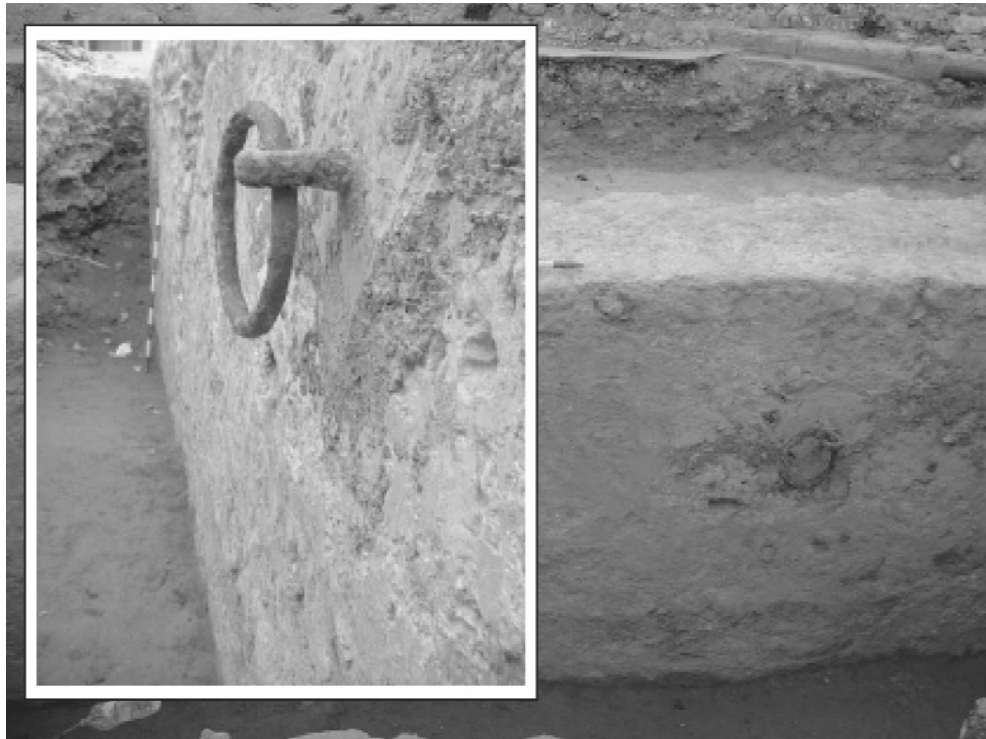


Fig. 8. Detall d'una de les argolles de l'embarcador situat en aquest punt de la ciutat.

quals destacava un mur (U.E. 1002), amb una cronologia d'ús entorn dels segles xvii-xviii, on encara es conservaven algunes de les argolles que haurien servit per a lligar els vaixells. Suposem, doncs, que un possible embarcador d'època medieval s'ubicaria, com hem dit, als voltants del Mercat Municipal, on podria haver estat situat també l'antic espai portuari d'època romana (figures 7 i 8).

Conclusions

Ja hem fet esment de la transcendència de la navegació durant l'antiguitat per a comunicar pobles i cultures arreu del Mediterrani. Aquesta importància es constata al golf de Sant Jordi a partir de les dades que ens proporcionen els textos clàssics i l'arqueologia. Aquest espai geogràfic és fonamental a l'hora de facilitar el tràfic naval, ja que des del seu litoral els vaixells procedents del mar podien arribar a l'interior peninsular a través del riu Ebre.





La documentació que posseïm avui dia ens mostra aquest fet com una cosa habitual, si bé les naus més grans requeririen condicions naturals i antròpiques favorables per a creuar la desembocadura de l'Ebre, endinsar-se al riu i atracar a Tortosa.¹¹ Les embarcacions podrien accedir al riu aprofitant el vent o per mitjà de tracció animal i humana. En el cas del vent, coincidint pràcticament amb el període de navegació marítima, el llevant afavoreix l'accés contracorrent per l'Ebre, sobretot a partir de determinades hores, mentre que a l'hivern s'ha de passar a l'arrossegament de les embarcacions mitjançant la sirga, amb tracció animal o humana, per camins paral·lels al riu. Ja hem indicat també anteriorment l'existència en època romana de naus especialitzades a remolcar els grans vaixells pels rius navegables.

S'ha d'entendre que la navegació des del mar fins a *Dertosa*, si bé podia comportar certa dificultat, no havia de suposar cap problema irresoluble per als vaixells més voluminosos durant amplis períodes anuals, i podien ser substituïts per altres naus més petites en els moments de més dificultat. És en aquest sentit que es podria acceptar la proposta que han formulat alguns investigadors sobre l'existència en època romana d'un port o lloc d'ancorament marítim, no gaire allunyat de *Dertosa*, a on arribarien els vaixells que farien els trajectes mediterranis i des d'on es realitzaria el trasllat dels productes des d'aquests *onerariae* a naus de menor calat, per tal de traslladar les mercaderies fins a la ciutat (Arbeloa, 1997). Dins d'aquesta hipòtesi, s'ha plantejat la possibilitat que aquest paper el fes l'actual població de l'Ampolla, on es constata la presència d'un assentament d'època romana (Bayerri, 1943 i Bayerri, 1948, i Arbeloa, 1997), de funcionalitat desconeguda, que conjuntament amb les troballes efectuades a Cap Roig podria indicar l'existència en aquest paratge d'un punt d'ancoratge on s'intercanviarien, d'uns vaixells a uns altres, les mercaderies que havien d'arribar fins a la ciutat de *Dertosa* o més enllà. D'aquesta manera, el tràfic naval no s'aturaria, ja que no dependria d'uns condicionants naturals que fessin més o menys senzilla la navegació fluvial en determinats moments de l'any.

En tot cas, amb les dades actuals, sabem que tant a Tortosa com més amunt van arribar vaixells procedents de tots els punts de la Mediterrània des d'època preromana, que aquesta ciutat va créixer mercès a la seva categoria de port i de mercat, i que al litoral del golf de Sant Jordi els vaixells dels comerciants mediterranis van tenir refugi i resguard, tot servint les seves platges de lloc de contacte entre aquests mariners nouvinguts i els habitants de la regió.

11. Si considerem el nombre de vaixells matriculats a Tortosa fins al segle XIX, tant de mar com de riu, el tonatge transportat per l'Ebre fins ben entrat el segle XX o l'existència d'una línia directa marítima-fluvial de Tortosa a Barcelona fins a mitjan segle XIX (Izquierdo, 1990), no hem de valorar com excepcional la possible arribada de vaixells de càrrega romans —naus *onerariae*— a la ciutat.





Texte abrégé

La navigation au golfe de Sant Jordi pendant l'Antiquité

La Méditerranée a été, depuis toujours, le lien principal d'union et l'une des routes principales de communication parmi les peuples établis au bord de ses rivages. Depuis la côte, les fleuves qui pénètrent vers l'intérieur ont perpétué cette caractéristique intégrative, en se révélant comme des accès fondamentaux vers les terres continentales, en étant la communication par voie maritime ou fluviale une des habiletés primordiales des communautés qui ont habité dans cet espace, depuis l'antiquité.

Dans la région que nous étudions, le golfe de Sant Jordi, un accident côtier situé entre le Cap de Salou, au nord, et le Cap de Tortosa, au sud, se présente comme un exemple d'espace géographique bien délimité dans lequel on conserve une continuité matérielle de l'usage de la navigation comme un milieu de premier ordre pour la communication de personnes et marchandises, et de la présence de marins originaires de toute la Méditerranée, qui ont sillonné ces côtes depuis l'époque préromaine.

C'est un espace géographique marqué par deux lignes de circulation: la côte, qui suit une direction nord-nord-ouest / sud-est et vice versa, et le fleuve Ebre, perpendiculaire au littoral, qui facilite l'accès depuis la Méditerranée vers l'intérieur péninsulaire. Les sources historiques, les textes et l'archéologie confirment l'importance de la navigation pour les habitants de cette région. Les données fournies par l'archéologie, par les auteurs classiques, par la numismatique ou l'épigraphie se rapportent aux

questions nautiques de cet espace géographique, de façon à ce que les naufrages, le commerce et les produits originaires des échanges commerciaux, les affrontements navals, les limites de la navigation par l'Ebre, les pierres tombales de marins ou les emblèmes des embarcations qui apparaissent sur les monnaies de ce territoire, constituent tout un ensemble de données témoignant la vocation maritime de cette région.

Dès Avienne jusqu'au même Dion Cassius il y a des références écrites au sujet du littoral sud-catalan, et de l'arrivée de bateaux ou de leur déplacement par l'Ebre, renseignement que l'archéologie nous confirme, souvent en forme de restes de naufrages localisées sur la côte, dans l'Ampolla, l'Ametlla de Mar, le Baix Camp ou à le Cap de Salou, ou à travers des ensembles récupérés dans les sites archéologiques, des céramiques et d'autres objets originaires de différents pays méditerranéens, qui ont été transportés d'habitude par voie maritime. En ce qui concerne les découvertes sous-marines, les progressions dans l'archéologie subaquatique ont permis de renforcer les connaissances du fluide transit naval qui se produisait sur la côte méridionale catalane à travers de la localisation de restes originaires des bateaux, autant pour ceux qui arrivaient à sa destination, comme pour ceux qui ont fait naufrage dans la mer.

Un autre élément indispensable dans l'étude de la navigation pendant l'antiquité est celui qui traite des infrastructures ter-





restres destinées à faciliter le fonctionnement de ce moyen de transport. Bien que les peuples qui circulent en Méditerranée à l'époque préromaine disposent de constructions érigées pour favoriser la navigation et pour sauvegarder les bateaux à des époques aux quelles le passage maritime et fluvial est déconseillé. À partir de l'essor de Rome, en Méditerranée les structures portuaires se sont converties en essentielles pour faciliter le transfert de personnes et des marchandises. Ces ensembles portuaires, depuis lesquels seront organisés les routes et le passage maritime et fluvial, sont présents dans les principales villes du littoral méditerranéen, ainsi que sur les fleuves et rivières les plus importantes de cette grande région.

Et encore, dans le golfe de Sant Jordi la seule ville avec catégorie urbaine et économique pour nourrir une installation de ce type aurait été *Dertosa* où, jusqu'au présent, on n'a pas encore trouvé aucun élément archéologique qui puisse confirmer l'existence d'un espace construit destiné à

favoriser ce déplacement relatif à la navigation maritime-fluvial. Quand au moins, à partir de la recherche historique et d'une analyse profonde de la géomorphologie de la ville, on a pu établir l'hypothèse qui situe dans cette localité un possible port dans les environs de l'Antic Mercat del Peix, situé sur la rive gauche de l'Ebre, qui pourrait fonctionner dès l'époque romaine, juste là où quelques documents historiques et archéologiques situent un port époques médiévales et modernes.

Dans ce sens, les données actuelles indiquent que, malgré cette manque d'information sur *Dertosa*, dans le golfe de Sant Jordi, les bateaux des commerçants méditerranéens ont eu un refuge et une défense, en se servant des plages comme lieu de contact entre les habitants de cette région et d'autres peuples provenant de la Méditerranée. Le fleuve Ebre a encore renforcé plus ces contacts, en devenant la voie plus importante de l'antiquité en unissant le littoral du *Mare Nostrum* avec les terres de l'intérieur de la Péninsule Ibérique.





Bibliografia

- ABRIL I GUANYABENS, J., 1931, *Un capítol de la meva actuació a Tortosa*, Tortosa.
- ALVAR, J., 1980, *La navegació prerromana en la Península Ibèrica: colonitzadors e indígenes*. Tesi doctoral inèdita, Universidad Complutense, Madrid.
- AGUAROD, M. C. i ERICE, R., 2008, El port de Caesaraugusta, *Ports marítims i ports fluvials: la navegació a l'entorn del nord-oest mediterrani durant l'antiguitat*, Citerior 4, 97-117.
- ARBELOA, J. M. V., 1997, Límits arqueològics a la configuració del delta de l'Ebre a l'antiguitat, *Nous Col·loquis* 1, 9-28.
- ARBELOA, J. M. V., 2006, O Íber Potamós, flumen iberus. El riu Ebre a l'antiguitat, *Recerca* 10, 9-30.
- ARBELOA, J. M. V., 2008, Dertosa a l'antiguitat. Aspectes d'una estructura urbana incògnita, *Ports marítims i ports fluvials: la navegació a l'entorn del nord-oest mediterrani durant l'antiguitat*, Citerior 4, 79-96.
- ARRAYÁS, I., 2002, *Morfologia històrica del territorium de Tarraco en època tardo-republicana romana o ibèrica final (ss. III-I a.C.): cadastres i estructures rurals*. Tesi doctoral inèdita, Universitat de Barcelona. <http://www.tesisenxarxa.net/TDX-0522103-195730>.
- ASENSIO, D. i MARTÍN, A., 1998, El derelict de Bon Capó (L'Ametlla de Mar): l'inici de l'expansió del vi itàlic a la Península Ibèrica, *El Vi a l'antiguitat. Economia, producció i comerç al Mediterrani Occidental (Badalona 1998)*, *Monografies Badalonines* 14, 66-73.
- BALIL, A., 1971, Dos representaciones de naves, *Cuadernos de Trabajo de la Escuela Española de Historia y Arqueología en Roma* XIII, 163-166.
- BASS, G.F., 1967, *Cape Gelidonya: A Bronze Age Shipwreck*, *Transactions of the American Philosophical Society* 57-8, Philadelphia.
- BAYERRI, E., 1933-1960, *Historia de Tortosa y su comarca*, 8 vols., Tortosa.
- BEA, D., DILOLI, J., GARCIA, D., GRACIA, F., MORENO, I., RAFEL, N. i SARDÀ, S., 2008, Contacte i interacció entre indígenes i fenicis a les terres de l'Ebre i del Sénia durant la primera edat del ferro, *Actes del Simposi Contactes. Indígenes i fenicis a la Mediterrània occidental entre els segles VIII i VI a.n.e.*, Alcanar, 135-169.
- BELTRÁN, A., 1961, El río Ebro en la Antigüedad clásica, *Caesaraugusta* 17-18, 65-79.
- BERTHELOT, A., 1934, *Festus Avienus: "Ora Maritima"*, París.
- BLÁZQUEZ, A., 1894, Las costas de España en época romana, *Boletín de la Real Academia de la Historia* 24, 385-430.
- CHIC, G., 2004, Medios y modos del transporte marítimo en época antigua, *Fortunatae Insulae. Canarias y el Mediterráneo*, 49-59.
- CORTÉS, M., 1835-36, *Diccionario geográfico-histórico de la España Antigua, Tarraconense, Bética y Lusitania*, 3 vols., Madrid.
- DÍES CUSÍ, E., 1994, Aspectos técnicos de las rutas comerciales fenicias en el Mediterráneo Occidental (s. IX-VII a.C.), *Archivo de Prehistoria Levantina* XXI, 311-336.
- DILOLI, J., 1996, *Hibera Iulia Ilercavonia-Dertosa: l'assentament ibèric i la implantació de la ciutat romana*, *Butlletí Arqueològic* 18, 53-68.
- DILOLI, J., 1997, *Anàlisi dels models d'ocupació del territori durant la Protohistòria al curs inferior de l'Ebre*, Tesi doctoral en microfitxa, Universitat Rovira i Virgili, Tarragona.
- DILOLI, J., 2000, El curs inferior de l'Ebre durant l'època ibèrica segons les fons clàssiques, *Recerca* 4, 79-104.
- DILOLI, J., 2002, Relacions comercials i vies de comunicació a l'entorn del riu Ebre durant la Protohistòria, *Contactes i relacions comercials entre la Catalunya meridional i els pobles mediterranis durant l'antiguitat*, Citerior 3, 47-91.





JORDI DILOLI FONS

La navegació al golf de Sant Jordi durant l'antiguitat

DUPRÈ, X., 2006a, Un santuario focco junto al río *Oleum*: la antefija arcaica del Hospitalet de l'Infant (Vandellòs, Tarragona), *El concepto de lo provincial en el mundo antiguo, Homenaje a Pilar León*, 55-88.

DUPRÈ, X., 2006b, *Ibers i grecs a l'Hospitalet de l'Infant*, *Fòrum* 11, MNAT.

FERNÁNDEZ, F. J., 1969, Beribrases, edetanos e ilercaones (Pueblos Preromanos de la actual provincia de Castellón), *Zephyrus* XIX-XX, 115-142.

GARCÍA Y BELLIDO, A., 1944, La navegación en la antigüedad según los textos clásicos y la arqueología, *Revista de Estudios Geográficos* 5:16, 511-560.

GAVALA, J., 1959, *Apéndice. El poema «Ora Marítima» de Rufo Festo Avieno. Estudio, edición corregida, comentario y traducción, Mapa Geológico y Minero de España. Explicación a la hoja 1.061*, Cádiz, Madrid.

GUERRERO, V., 2003, La navegación en la Protohistoria del Mediterráneo Occidental. Las marinas coloniales, *Actas XXI Semana de Estudios del Mar*, Melilla, 55-126.

GUERRERO, V., 2006, Nautas baleàrics durante la Prehistoria (parte I). Condiciones meteomarinas y navegación de cabotaje, *Pyrenae* 37.1, 87-129.

HERNÁNDEZ SANAHUJA, B., 1865, *Informe en el que se intenta demostrar que el pueblo del Hospitalet se encuentra sobre las ruinas de Oleastrum, ciudad mencionada en el Itinerario Antonino. Sus argumentos son: el nombre del río Ollastre, los restos de una construcción romana [quizá las termas de una villa] en el cementerio del pueblo, una posible calzada, un puente romano y los restos de un «muelle» [en opus caementicium]. La importancia de los restos le hacen suponer que quizá se trate de la ciudad de Labedontia, citada en la Ora Maritima de Avieno. También reproduce, dentro del texto, la inscripción medieval que data la fundación del hospital para pobres que ha dado nombre al pueblo.*
<http://www.cervantesvirtual.com/FichaObra.html?Ref=313093&portal=111>.

IDRISI, 1988, *Geografía de España*, traducción española por Eduardo Saavedra y Antonio Blázquez, Saragossa.

IZQUIERDO, P., 1990, Liaisons entre navigation maritime et fluviale en Tarraconaise: les exemples de Les Sorres et Dertosa, *Le commerce maritime romain en Méditerranée occidentale. Colloque International*, Conseil de l'Europe, 189-200.

IZQUIERDO, P., 2008, Tarragona dins la xarxa portuària romana. Una aproximació, *Ports marítims i ports fluvials: la navegació a l'entorn del nord-oest mediterrani durant l'antiguitat*, *Citerior* 4, 55-77.

JACOB, P., 1985, *La rôle de la ville dans la formation des peuples ibères*, Mélanges de la Casa Vélazquez XXI, París.

LÉVI-PROVENÇAL, E., 1938, *La Péninsule Ibérique au moyen âge d'après le Kitab Ar-Rawd Al-Mitar fi Abar Al-Aktar / d'Ibn Abd Al-Munin al-Himyari*, Leiden.

LÉVI-PROVENÇAL, E., 1953, La "Description de l'Espagne" d'Ahmad al-Raz, *Al-Andalus* 18.1, 51-108.

LLORENS, M. M. i AQUILUÉ, X., 2001, "Ilercavonia-Dertosa" i les seves encunyacions monetàries, Barcelona.

MADOZ, P., 1845-50, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid.

MANGAS, J. i PLÁCIDO, D. (eds.), 1994, *Avieno, Colección Testimonia Hispaniae Antiqua*, Madrid.

MANGAS, J. i PLÁCIDO, D. (eds.), 1999, *La Península Ibérica prerromana de Éforo a Eustacio, Testimonia Hispaniae Antiqua*, II, Madrid.

MANGAS, J. i MYRO, M.ª M. (eds.), 2003, *Medio físico y recursos naturales de la Península Ibérica en la antigüedad, Testimonia Hispaniae Antiqua* III, Madrid.

MARTIN, A., RIGO, A. i SINTAS, E., 1993, Les Tres Cales, L'Ametlla de Mar, *Anuari d'intervencions arqueològiques a Catalunya. Època romana. Antiguitat tardana. Campanyes 1982-1989*, Col·lecció Anuaris d'Intervencions Arqueològiques a Catalunya 1, 69.

MARTÍNEZ, J., 1994, Aproximació a la Tortosa islàmica: l'evidència arqueològica, *Butlletí Arqueològic* 15, 331-337.





- MASSIP, J., 1981, Aproximació a la història del delta de l'Ebre, *Seminari Internacional sobre els deltes de la Mediterrània*, Barcelona, 27-41.
- MASSÓ, J. i MENCHÓN, J. (eds.), 1991, *L'Hospitalet i Oleastrum, Quaderns d'història local 1*, Hospitalet de l'Infant.
- MAYER, M. i RODÀ, I., 1985, Consideraciones sobre el conjunto epigráfico de *Dertosa*, *XVII Congreso Nacional de Arqueología*, 701-737.
- METALLO, A., 1955, Il sistema meteo-oceanografico del Mediterraneo nella grafia della II edizione della "Carta di Naufragio", *Rivista Marittima* 88 (5), 288-303.
- PALLÍ, F., 1985, *La Vía Augusta en Catalunya*, Barcelona.
- PARODI, M. J., 2001, *Ríos y lagunas de Hispania como vías de comunicación. La navegación interior en la Hispania romana*, Écija.
- PÉREZ, W., 2007, *Troballes arqueològiques submarines al litoral tarragoní. Dotze anys d'arqueologia subaquàtica (1968-1980)*, Tarragona.
- POMEY, P., 1997, *La navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence.
- PUJOL, M., 2008, Vaixells i navegació a l'antiguitat, *Ports marítims i ports fluvials: la navegació a l'entorn del nord-oest mediterrani durant l'antiguitat*, *Citerior* 4, 15-53.
- OLIVER, A., 1996, *Poblamiento y territorio protohistóricos en el llano litoral del Baix Maestrat (Castellón)*, Castelló.
- ROMERO, M., 1998, Los puertos fenicios y púnicos, *Rutas, navíos y puertos fenicio-púnicos*, *XI Jornades d'Arqueologia Fenicio-Púnica*, Eivissa, *Treballs del Museu Arqueològic d'Eivissa i Formentera* 41, 105-135.
- RUIZ DE ARBULO, J., 1990, Rutas marítimas y colonizaciones en la Península Ibérica: una aproximación náutica a algunos problemas, *Italia: Cuadernos de Trabajos de la Escuela Española de Historia y Arqueología en Roma* 18, 79-116.
- RUIZ DE ARBULO, J., 1998, Rutas marítimas y tradiciones náuticas. Cuestiones en torno a las primeras navegaciones tirias al Mediterráneo Occidental, *Rutas, navíos y puertos fenicio-púnicos*, *XI Jornades d'Arqueologia Fenicio-Púnica*, Eivissa, *Treballs del Museu Arqueològic d'Eivissa i Formentera* 41, 25-48.
- SCHÜLE, G., 1970, Navegación primitiva y visibilidad de la tierra en el Mediterráneo, *XI Congreso Nacional de Arqueología*, 449-462.
- SCHULTEN, A., 1922-52, *Fontes Hispaniae Antiquae I-VI*, Barcelona.
- SCHULTEN, A. i MALUQUER, J., 1987, *Hispania Antigua según Pomponio Mela, Plinio el Viejo y Claudio Ptolomeo*, *Fontes Hispaniae Antiquae*, fasc. VII, Barcelona.
- VITA, J. P., 1995, *El ejército de Ugarit*, Madrid.

