

LA VIDA PORTUARIA EN *TARRACO*. ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN
DEL TRABAJO A TRAVÉS DE LAS FUENTES
ARQUEOLÓGICAS Y DOCUMENTALES

HARBOUR LIFE IN *TARRACO*. ORGANIZATION AND WORKING
PROCESSES: LITERARY AND ARCHAEOLOGICAL SOURCES

Patricia TERRADO ORTUÑO¹

RESUMEN: El estudio sobre los oficios que se desarrollaban en las ciudades portuarias es un tema de gran interés que ha generado gran variedad de publicaciones, sobre todo concernientes a Roma, Ostia y *Portus*. Nuestro objetivo es identificar los elementos arqueológicos, epigráficos y textuales referentes al puerto de *Tarraco* para analizar cómo se desarrollaba el trabajo portuario en la capital provincial.

PALABRAS CLAVE: Epigrafía, puerto, *Tarraco*, oficios, arqueología, fuentes clásicas.

ABSTRACT: The research about the trades performed in harbour cities is a subject of great interest that has produced a wide range of publications, especially about Rome, Ostia and *Portus*. Our aim is to identify the archaeological, epigraphic and written sources referring to the *Portus Tarraconis* in order to analyse the harbour work that took place in the capital city of the province.

KEYWORDS: Epigraphy, harbour, *Tarraco*, professions, archaeology, ancient sources.

¹ E-mail: patricia.terrado@urv.cat (Universitat Rovira i Virgili) ORCID: 0000-0001-9554-1237. Agradezco la ayuda prestada por Diana Gorostidi (URV/ICAC) en la redacción de este artículo, así como a Javier Andreu (Universidad de Navarra) sus comentarios.

1. INTRODUCCIÓN: LOS ESTUDIOS EPIGRÁFICOS SOBRE PUERTOS

1 El estudio sobre los oficios que se desarrollaban en las ciudades portuarias es un tema de gran interés que ha generado gran variedad de publicaciones, sobre todo concernientes a Roma, Ostia y *Portus*, lugares con una entidad tan relevante que las convertía en auténticos puertos-ciudad dado su volumen de importaciones y exportaciones. Estos enclaves portuarios se dotaron de personal dedicado a la descarga y almacenaje de las mercancías, así como a su control, vigilancia y gestión. La imprescindible publicación de Jean Rougé *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain* sentó las bases sobre los estudios de estos oficios, haciendo especial hincapié en la documentación epigráfica, textual e iconográfica (Rougé, 1966). Este trabajo, aunque superado en mayor parte por recientes investigaciones, sigue siendo hoy en día fundamental para cualquier observación acerca de este tema, hasta al punto de que no existe aún una monografía que se centre específicamente en los oficios desarrollados en los puertos. Asimismo, publicaciones recientes, como los trabajos reunidos en *L'epigrafia dei Porti* (Zaccaria, 2014) han sido importantes hitos a la hora de analizar la economía y la sociedad romana ligada a los puertos. En el caso de Ostia y *Portus*, la investigación que se ha venido realizando los últimos años ha sido de gran importancia gracias a la conservación de gran cantidad de epígrafes sobre oficios, así como también a los estudios relacionados con la actividad económica del puerto².

2 Otro gran impulso en la investigación fue el congreso que tuvo lugar en la British School en Roma en 2015, titulado *Roman Port Societies through the evidence of inscriptions* y bajo la dirección de Simon Keay y Pascal Arnaud, en el marco del proyecto europeo "Rome's Mediterranean Ports/ Portus Limen"³. Este encuentro sentó las bases para focalizar las investigaciones en los oficios portuarios, creando una mesa de debate con relación a las distintas profesiones desarrolladas en ciudades portuarias romanas.

3 En ámbito peninsular, *Tarraco*, pese a ser capital provincial y poseer un puerto de considerables dimensiones, no cuenta con ningún epígrafe que haga referencia explícita a ningún oficio vinculado con en el puerto, a diferencia de otras ciudades hispanas que sí conservan inscripciones relacionadas con la gestión, administración y organización portuaria, como es el caso de *Hispalis* (Beltrán, González y Ordóñez, 2005; Berni, 2008; González, 2010; Berni y Gorostidi, 2013; Ordóñez,

² La lista de publicaciones acerca de los oficios involucrados en actividades portuarios es abundante. Para tener una visión general, véase ALDRETE, 2004; CÉBEILLAC-GERVASONI, CALDELLI y ZEVI, 2010; DREXHAGE *et al.*, 2009; CLARKE, 2003; CARCOPINO, 1964; DAGONEAU, 2004; HERMANSEN, 1982; PERRY, 2006; DE ROBERTIS, 1937; 1971; 1955; ROHDE, 2011; 2012; TERPSTRA, 2014; TRAN, 2006; 2007; WALTZING, 1895.

³ FP/2007-2013 / ERC Grant Agreement no. 339123 <<http://portuslimen.eu/2014/11/03/roman-port-societies/>> [Consulta el 10/12/2015].

2016) o *Carthago Nova* (Noguera, 2002; Díaz, 2004; Díaz, 2013)⁴. A pesar de todo, esta aparente falta de evidencia testimonial de oficios puede ser complementada por otra documentación secundaria, como otros epígrafes y las fuentes escritas que, analizados en detalle, nos pueden acercar a cómo se desarrollaba la actividad en un puerto de tanta entidad como era el de la capital tarraconense (Terrado, 2016).

2. TARRACO: EL PUERTO Y LAS EMBARCACIONES

4 Estas evidencias arqueológicas y literarias son una referencia indirecta del trabajo que realizaban estos actores comerciales en el puerto y reseñan su importancia como centro de entrada y salida de las mercancías⁵, pero también acerca de las personas interesadas en el comercio y la promoción social (Alföldy, 2004). Así, encontramos el primer ejemplo con los tipos de barcos, con epígrafes documentados especialmente en Ostia y Roma (Le Gall, 1953; Casson, 1965; McGrail, 2014), que junto a otras ciudades portuarias conservan epígrafes de los barqueros encargados de trasladar las mercancías, así como los tipos de barcos utilizados⁶. La iconografía también permite identificar gran cantidad de embarcaciones, siendo el ejemplo más conocido el denominado mosaico de *Althiburos* (Medeina, Túnez), un catálogo náutico del siglo III dC que incluye la representación de veinticinco embarcaciones (Duval 1949; Gauckler 1905; Redaelli 2014; Rodríguez-Pantoja 1975).

5 Estas representaciones también tienen cabida en *Tarraco*. En la Necrópolis paleocristiana se conservan dos grafitos que representan dos barcos: el primero es un grafito encontrado en la tumba 85, formada por *tegulae* y losas, en una de las paredes adyacentes estucadas. Fue descrito por J. Serra Vilaró durante las excavaciones que se llevaron a cabo en los años veinte del siglo pasado como la posible representación de una escena de Jonás, ya que identifica a la derecha de la nave una cabeza de ballena o monstruo marino. El barco está dibujado de forma esquemática y simétrica, con la popa y la proa más altas de lo habitual. Sólo se representa una antena, sin velas, y parte de las cuerdas (fig. 1) (Serra Vilaró, 1928).

⁴ No incluimos el estudio de la figura del *praefectus orae maritimae* documentado en *Tarraco*, encargado de la vigilancia y defensa de la costa, puesto que se trata de un cargo militar, no de un oficio portuario.

⁵ No obstante, los hallazgos de la arqueología subacuática han permitido recuperar numeroso material que hace referencia a las artes del comercio y de la navegación tales como anclas (PÉREZ, 2007) o ánforas (DÍAZ Y OTIÑA, 2002; REVILLA, 2004).

⁶ Los testimonios más abundantes de barqueros proceden de zonas fluviales, siendo los más abundantes los documentados en el río Tíber, aunque también existen otros ejemplos, como en el Guadalquivir (PARODI, 2016; CHIC, 2004) o en el Ródano (SCHMIDTS, 2011).

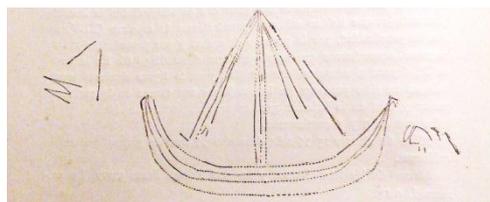


Fig. 1.

Dibujo de Serra Vilaró del grafito de un barco.

Foto: Serra Vilaró, J. (1928), p. 50 fig. 19.

- 6 La segunda representación se halla asimismo en la Necrópolis, en una cripta conocida como “Cripta de los Ingenieros”, ya que fueron éstos quienes la excavaron a inicios del siglo XX (Serra Vilaró, 1928). En la jamba izquierda de la puerta del edificio se puede apreciar un grafito de un barco, figuras geométricas y la cabeza de un monstruo (fig. 2).



Fig. 2

Grafito de barco procedente de la Cripta de los Ingenieros. Foto: MNAT.

- 7 Existe una tercera representación de una nave, concretamente un fresco que muestra un paisaje fluvial (fig. 3). Se trata de una pintura datada los siglos II-III dC decoraba la pared de una *domus* suburbana (Cortés, 2014). Conservada en el Museo Nacional Arqueológico de Tarragona, la pintura muestra una barca fluvial a remos con tres personas, que navega por debajo de un puente, mientras a la izquierda se intuyen unos edificios. Esta obra muestra el carácter marítimo de la ciudad, aunque se trate de una representación fantástica.



Fig. 3

Fresco con paisaje fluvial. Museo Nacional Arqueológico de Tarragona. S. II – III dC.

Foto: MNAT

- 8 Por otro lado, las características de cada puerto –marítimo o fluvial– contribuyeron al uso de un tipo de embarcación u otra: los ríos se recorrían mediante pequeños esquifes o naves de poco calado para poder remontarlos, mientras que los puertos con gran movimiento de mercancías necesitaban barcos onerarios para este cometido. Asimismo, la existencia de barcos de transbordo también era habitual en los grandes puertos, donde el calado a veces no permitía que los navíos comerciales se aproximaran directamente a sus muelles (Boetto, 2010; Casson, 1971; Torr, 1964).
- 9 En este contexto, según los últimos datos, el puerto de *Tarraco* ocuparía una superficie entre 15 y 17 hectáreas y su dársena tendría una profundidad entre 9 y 11 metros⁷. Estas características permitirían que grandes barcos llegaran a los muelles para descargar las mercancías, aunque el tránsito marítimo de todo tipo de embarcaciones sería el escenario más habitual.
- 10 A propósito de esto, sobre las embarcaciones tarraconenses existe también una referencia textual de Tito Livio que hace alusión directa a un importante oficio marítimo por naturaleza: el de *piscator*, así como al tipo de embarcación que utilizaban. El historiador contaba que, en el transcurso de la Segunda Guerra Púnica, los *piscatores Tarraconenses* avisaron a Publio Cornelio Escipión del estado de las defensas de la enemiga *Carthago Nova*, puesto que habían navegado hasta esas aguas para pescar:

⁷ Estos datos preliminares han sido debatidos en un reciente congreso celebrado en el Institut Català d'Arqueologia Clàssica (Tarragona, 8/2/2017) organizado por Josep Maria Macias y Simon Keay sobre los últimos datos acerca del puerto de *Tarraco*. Estamos pendientes del avance de la investigación de los proyectos en curso para resultados más concretos. Programa disponible en <<https://www.icac.cat/actualitat/noticies/2016/seminari-internacional-sobre-la-recerca-arqueologica-al-port-roma-de-tarraco/>> [Consulta 3/2/2017].

“Ipse ut ei nuntiatum est aestum decedere, quod per piscatores Tarraconenses, nunc leuibus cumbis, nunc ubi eae siderent uadis peruagatos stagnum, compertum habebat facilem pedibus ad murum transitum dari, eo secum armatos quingentos duxit” (Liv. 26. 45. 6-7).

[P. Cornelio Escipión] Se había informado, mediante pescadores de Tarracona que habían transitado la laguna en botes ligeros y que a veces habían encallado en las aguas poco profundas, de que era fácil acercarse a pie hasta las murallas durante la marea baja” (trad. de S. Segura).

- 11 El fragmento nos indica que estos pescadores se trasladaban mediante una embarcación llamada *cumba*. Según Plinio (Plin. 7.55; 9.11), el origen de esta embarcación es fenicio, aunque su uso está atestiguado por muchos autores latinos. Además, Isidoro de Sevilla⁸, lo pone en relación con un *lembus*⁹, tratándose de un esquife, es decir, una embarcación ligera apta para navegar en aguas poco profundas (Torr, 1964; Casson, 1971). Podemos concluir, pues, que el uso de esta barcaza pone de relieve la explotación pesquera presente en *Tarraco* desde la Segunda Guerra Púnica, así como la capacidad de los pescadores de trasladarse a faenar en aguas tan lejanas como las de *Carthago Nova*.

3. LOS ESTIBADORES Y LA GESTIÓN DE LOS ALMACENES

- 12 Por otro lado, la arqueología tarraconense es un elemento importante a tener en cuenta en este análisis de las profesiones portuarias. La presencia de almacenes en la línea de costa es un claro ejemplo de la importancia de su puerto, dado que estas estructuras estarían diseñadas para que los estibadores o *saccarii*¹⁰ trasladasen las mercancías en su interior; así como los *horrearii* tendrían bajo su responsabilidad la vigilancia y gestión de estos materiales (Malavé y Domínguez, 2001; Salazar, 2007).

- 13 Así, estos *horrea* (Rickman, 1971; Arce y Goffaux, 2011; Salido, 2013a; Salido y Neira, 2014; Bukowiecki *et al.*, 2016) corroboran la presencia de descargadores por su distribución arquitectónica. En un reciente estudio llevado a cabo por

⁸ Según Isidoro, *cumba* también hace referencia a la parte más baja del barco (Isid. Orig. 19.2).

⁹ *Lembus navicula brevis, qui alia appellatione dicitur et cumba et caupulus, sicut et lintris, id est carabus, quem in Pado paludibusque utuntur* (Isid. Orig. 19.1.25). “*Lembus* es una navecilla pequeña, que recibe también los nombres de *cumba* y *caupulus*, así como el de *lintris*, es decir, *carabus*, que se utiliza en el Po y en las lagunas” (trad. de J. Oroz).

¹⁰ La epigrafía es abundante en inscripciones que citan a los *saccarii*, es decir, los estibadores o, etimológicamente, “descargadores de sacos”, (Hug, 1920: s.v. “*Saccarius*” en PAULY – WISSOWA, Vol. IA, 2: 1620; LAFAYE, 1899: s.v. “*Saccarius*” en DAREMBERG - SAGLIO, 4, T. 2: 930). Su tarea consistía en cargar sobre su espalda los productos y descargarlos de los barcos, así como su traslado a los almacenes o los carros de transporte.

E. Martelli, se propone que las estrechas zonas de acceso de los almacenes, las rampas y las escaleras estaban diseñadas para que los trabajadores pudieran acceder con la mercancía en la espalda sin dificultades; en cambio, los carros no cabrían en estas estructuras (Martelli, 2013: 10) (fig. 4). Asimismo, el oficio de estibador era un trabajo obligado en cualquier puerto antiguo y moderno y, pese a que el uso de grúas (*ciconiae*)¹¹ también debió ser probable en *Tarraco*, estas máquinas no los pueden substituir completamente, por lo es fácilmente deducible la presencia de los *saccarii* en la ciudad.



Fig. 4

Imagen de los almacenes en el puerto de Claudio en *Portus*, con una de las rampas de acceso al segundo piso. Foto de la autora

- 14 El vacío epigráfico sobre esta profesión no es un hecho aislado, puesto que en ámbito peninsular tampoco se halla ningún otro testimonio, excepto si consideramos como *saccarii* a unas figuras halladas en la Bética, de controvertida adscripción iconográfica, que han sido identificadas como tales a partir de otras semejantes halladas en varias ciudades italianas, así como en *Salona* (Solin, Croacia) y *Dyrrachium* (Durrës, Albania). Según Martelli, estas pequeñas esculturas de

¹¹ Sobre este tema, existe un epígrafe en Roma que hace referencia al posible uso de grúas (*ciconiae*) para la descarga de mercancías: CIL VI, 1785 = 31931 (Roma) Finales del s. III – inicios IV dC: (H)austoribus in cupa una numm(is) XXX / tabulariis in singulis apocis numm(is) XX / exasciatori in cupa una numm(is) X / falancari(i)s qui de ciconiis ad templum cupas / refere consuerunt numm(is) [---] / custodibus cuparum [---] / d<e> ampullis placuit ut post degustatio[nem] / possessori reddantur / professionariis de ciconiis statim ut adveneret / vinum in una cupa numm(is) CXX //]quae [---] / [---]bita constitu[---] / [--- sc]ribta[---]. No obstante, la polémica que presenta la inscripción hace que no se pueda dar por una hipótesis definitiva (FASCIATO, 1947; ROUGÉ, 1957; CASTAGNOLI, 1980; FLAMBARD, 1987; VERA, 2006). Véase también Mailleur, en prensa.

terracota realizadas entre los siglos I y III dC, representan el *genius* de la asociación profesional de los *saccarii* (Martelli, 2013: 39). Las figuras procedentes de la Bética han sido descritas como “hombres con un saco en la espalda”: son representaciones exclusivas de esta zona y aparecen tanto en contextos domésticos como funerarios (Vaquerizo, 2004) (fig. 5). Las figurillas proceden de Carteia (Cádiz), Itálica (Sevilla), Castellar de Santisteban (Jaén), Almuñécar (Granada) y Munigua (Sevilla). Datadas entre los siglos I – II dC, Vaquerizo ha interpretado que representan el viajero que recorre el camino de la vida a la muerte o bien un personaje de un mito o cuento local que trae regalos a los niños. Martelli, por contra, los interpreta como una versión local de los *saccarii* (Vaquerizo, 2004: 133-135 Cf. Martelli 2013: 39).



Fig. 5

Dibujo y escultura hallado en Almuñécar. Foto: Vaquerizo, 2004: Lámina CXXXIII – D.

- 15 La arqueología, sin embargo, sí que es un claro exponente de la existencia de almacenes en la zona portuaria de Tarragona, de lo que se infiere que deberían haber existido personas dedicadas a la custodia y almacenamiento de mercancías, así como propietarios de estas infraestructuras –desconocemos si públicas o privadas¹². Así, en la ciudad se conservan unos *horrea* de gran entidad, situados en una antigua zona de marismas, donde posteriormente se emplazaron una termas portuarias (fig. 6, letra B) (Macias, 2004). Estos almacenes altoimperiales, construidos cerca de la línea de costa, estaban destinados a albergar las mercancías que llegaban de ultramar. Son asimismo representativos del auge económico de la ciudad con el inicio de la construcción del nuevo barrio marítimo que lo convirtió en un centro comercial y de redistribución de las mercancías gracias al aumento de población y a la explotación de los recursos de su *ager* (Macias, 2011). La capacidad de almacenaje de la ciudad queda plenamente justificada por la existencia de otro conjunto de *horrea* situados cerca del río, en la zona actualmente comprendida entre las calles Eivissa, Jaume I y Vidal i Barraquer (fig. 6, letra A), distribuidos en

¹² Para recientes estudios sobre la titularidad y administración de los almacenes, consultar FRANCE, 2000; 2008.

batería a lo largo de la línea de costa y plenamente accesibles desde el puerto, dado que la entrada monumental porticada estaba, además, orientada hacia el área portuaria (Remolà y Lasheras, *en prensa*)¹³. Por último, se conservan otras estructuras portuarias amortizadas con la construcción del teatro romano (fig. 6, letra C) (Mar y Roca, 1993). Las recientes excavaciones llevadas a cabo en el teatro romano han sacado a la luz un nuevo conjunto de estancias que pueden tratarse de almacenes o *tabernae* anteriores a la construcción del edificio de espectáculos¹⁴.

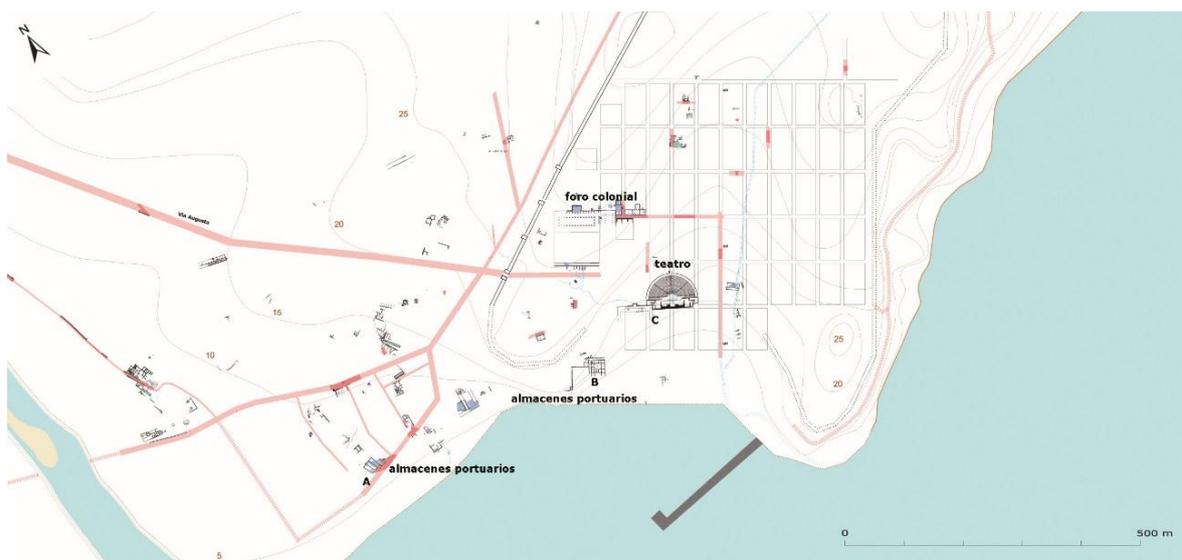


Fig. 6

Croquis con la localización de los principales *horrea* de la ciudad.

Foto: modificada de Macias *et al.*, 2007

- 16 En definitiva, la arqueología corrobora la existencia de infraestructuras de almacenaje para la adecuación de los productos arribados de ultramar, acorde con la condición portuaria de la ciudad ya desde época tardorrepublicana, cuando la ciudad sirvió de cuartel general para el aprovisionamiento del ejército. La presencia de *horrea* cerca de la línea de costa indica la importancia del puerto como

¹³ Los *horrea* tendrían un pavimento con guijarros que, según los arqueólogos, era una preparación para un pavimento enlosado que no se ha conservado (ADSERIAS *et al.* 2000: 140). Sin embargo, J. Salido interpreta que su función sería de aislante de la humedad del suelo, ya que encima se colocaría un *tabulatum* de madera sobreelevado apoyado en los sillares encastados, que permitiría la ventilación, limpieza y conservación del grano (SALIDO, 2013a: 140 cf. Adserias *et al.* 2000: 140). El arqueólogo afirma que el parecido de estos edificios se ha de buscar en los paralelos africanos, como los que se hallan en la ciudad romana de *Thamusida* (SALIDO, 2013a: 140).

¹⁴ Estas estructuras han aparecido en 2017 en el marco de las obras de recuperación del teatro romano y actualmente están siendo estudiadas por el Museu Nacional Arqueològic de Tarragona y dirigidas por J. A. Remolà y J. Sánchez.

muestra de la evolución económica y urbanística a partir de época altoimperial. Muchos de estos almacenes estaban también en relación con vías que los conectaban con la periferia, donde se dirigían las mercancías para ser redistribuidas (Macias, 2011: 198). No conocemos quién trabajaba en estos almacenes, pero la gran documentación que nos proporciona la arqueología no es más que otro ejemplo de la importancia que llegó a tener la ciudad a todos los niveles gracias a la presencia de un *portus*.

4. EL CONTROL DE LAS MERCANCÍAS

17 Por otro lado, un oficio relacionado directamente con esta descarga y custodia de las mercancías es el de *tabularius*, el funcionario encargado de controlar y registrar la cantidad, el contenido y el peso de los bienes. Si bien los *tabularii* se documentan en Ostia, en *Tarraco*, no obstante, no existe ninguna referencia a personal encargado del control de mercancías, pero sí que hay epígrafes que citan a los *tabularii* empleados en la administración provincial¹⁵.

18 Sí que podemos documentar, aun la falta de evidencias epigráficas, la presencia de *mensores* en la capital provincial. Pese a que las referencias a este oficio de medidor y controlador de pesos provienen de Ostia, *Portus* y Roma, los vestigios arqueológicos relacionados con su tarea amplían su presencia en muchos puertos del Mediterráneo¹⁶.

19 En *Tarraco* no existe ninguna inscripción referente a un *mentor*, pero sí un grafito *ante cocturam* en el pivote de una Dressel 20¹⁷, que cita, según la lectura de

¹⁵ CIL II²/14, 1904 = II, 4181; CIL II²/14, 840 = II, 4183; CIL II²/14, 1096 = II, 4184; CIL II²/14, 1194 = II, 4248; CIL II²/14, 853 = II, 4089; CIL II²/14, 1095.

¹⁶ Aunque los testimonios más abundantes proceden de epígrafes de estas ciudades, también se documenta su presencia en otras partes del Imperio, como en *Salona* (Solin, Croacia), y en otros puertos fluviales como *Mogontiacum* (Mainz, Alemania) entre los siglos II- III dC (OLD. s.v. "Mensor": 1099; FABRICIUS, 1931: s.v. "Mensor" a PAULY – WISSOWA. Vol. XV,1). Los *mensores* aparecen a menudo especializados: los *mensores frumentarii*, *nauticarii*, *adiutores*, *acceptores susceptores* y los *mensores machinarii frumenti publici*. Sobre estos términos véase WALTZING, 1895; HERMANSEN, 1982; MENELLA Y APICELLA, 2000; TRAN, 2008; QUENTIN, 2011; DONDIN-PAYRE y TRAN, 2012; ROHDE, 2012. Estas especializaciones son un tema muy debatido puesto que en muchas ocasiones aparecen unidos en o bien unidos con otras profesiones. Autores como Hermansen relacionan seis grupos de corporaciones en Ostia relacionadas con el transporte del grano y los servicios relacionados con esta tarea (HERMANSEN, 1982a), mientras que Rougé hace cinco subgrupos de *mensores* (ROUGÉ, 1966). Rohde, por otro lado, los integra en cuatro subgrupos (ROHDE, 2012).

¹⁷ Sobre los grafitos *ante cocturam* en Dressel 20, ver ROVIRA, 2007. Sobre los estudios acerca de las Dressel 20, ver las monografías y artículos sobre el Monte Testaccio, por ejemplo RODRÍGUEZ ALMEIDA, 1984; REMESAL, 1986; AGUILERA MARTÍN, 2002.

Fabre, Mayer y Rodà, *ad saco(marium) / T(arraconense, -arraconis)*¹⁸. Entendemos por *sacomarium* la balanza pública donde se pesaban y medían las mercancías¹⁹. Su presencia se documenta asimismo en Ostia, en una inscripción en *Portus*, así como en Roma²⁰. Se menciona de igual modo un *sacomarius* en Parma y en Pozzuoli²¹. Esta última inscripción, datada el s. I aC, indica como *Stlaccius* ejercería tanto de *mentor* como de *sacomarius*. Sin abandonar esta ciudad, quizá el elemento más relevante en el que se puede identificar un *sacomarium* es en las ampollas didascálicas procedentes de varias ciudades del Imperio que representan la ciudad portuaria de Pozzuoli, entre cuyos edificios representados aparece el nombre de *sacoma* (Fujii, 2006; 2001; Bejarano, 2005; Ostrow, 1977).

20 La pieza tarraconense, sin embargo, no está exenta de polémica y es clave para poder interpretar la existencia de un lugar público destinado a albergar las medidas oficiales de pesaje, que, indudablemente, estaría en estrecha relación con las mercancías que llegaban al puerto. Lamentablemente, se desconoce el lugar de su hallazgo, así como su contexto²². En segundo lugar, existe el problema de la datación. Según los editores del fragmento, el soporte del grafito es un ánfora globular de tipo Dressel 20. Esta tipología anfórica era de producción exclusiva de la Bética y estaba destinada a contener aceite, cuyo uso abarca el periodo de finales del reinado de Tiberio hasta mediados o finales del siglo III dC (Berni y García, 2012). De acuerdo a la lectura de Mayer, Rodà y Fabre, esta ánfora debía estar destinada a la balanza pública –*sacomarium*– para proceder a su control y pesaje, probablemente en *Tarraco*, si hemos de dar fe a la lectura de los restos conservados en la segunda línea. No obstante, la publicación del volumen del CIL dedicado a la *Tarraconensis* propone una lectura más acotada de la pieza: *ad sacoma(rium) T(arraconense)*. Por desgracia, la pieza está en estado fragmentario y no permite leer más.

21 En relación a esto, un reciente estudio ha puesto la entidad de un ponderal de *statera* conservado en el Museo Nacional Arqueológico de Tarragona, hallado en 1971 en el transcurso de unas excavaciones en la calle Smith número 16, una zona que constituía parte de la antigua fachada marítima de época romana (Rodríguez y Ruiz de Arbulo, 2016) (fig. 7). Se trata de un busto femenino en

¹⁸ CIL II²/ 14, 2071 = IRC V, 138.

¹⁹ Este vocablo proviene de *sacoma*, una palabra de origen griego que significa controlador de peso, aquél que utiliza la *sacoma*, siendo su equivalente latino *aequipondium* (OLD s.v. “Sacoma”, “Sacomarium”, “Sacomarius”). Así, existía una especialización de los *mentores* llamada *mentores sacomarii*, siendo el *sacomarius* el medidor de pesos público. Se desconoce qué tarea desempeñaban exactamente: mientras que Rougé afirmaba que se eran fabricantes de pesos, Tran afirma que su tarea era verificar pesos y medidas (ROUGÉ, 1966: 188 Cf. TRAN, 2006: 252-253).

²⁰ CIL XIV, 51; CIL XIV, 309; CIL XIV, 409.

²¹ AE 1993, 715 = AE 2004, 566; CIL X, 1930.

²² Durante el transcurso de esta investigación, nos ha sido imposible ver la pieza original para poder realizar su autopsia, de modo que el único elemento que tenemos para datarla es la fotografía de las IRC y del CIL.

bronce, de unas dimensiones de 36 cm de alto y 20 de ancho. Este ponderal tarraconense es un *unicum* en todo el Imperio romano por sus dimensiones, pero sobre todo por su peso de 38 kg, siendo el ejemplar de mayor tamaño hallado hasta ahora (Corti, 2001a, 2001b). Está colocado encima de una base de 15 cm de diámetro, identificado como la diosa Diana o Minerva (Sada y Cazes, 2006). Sin embargo, Rodríguez y Ruiz de Arbulo proponer reconocer, en cambio, a *Aequitas*, deidad del comercio honesto y protectora de las transacciones justas y legales (Rodríguez y Ruiz de Arbulo, 2016: 174). Su datación, según los elementos iconográficos correspondería al siglo II dC o posterior, mientras que en base al análisis de los metales el arco cronológico lo situaría entre los siglos III y IV dC (Rodríguez y Ruiz de Arbulo, 2016).



Fig. 7

Ponderal de balanza, Tarragona. Foto: MNAT.

22 El funcionamiento de esta pieza monumental implicaba necesariamente la existencia de unas infraestructuras adecuadas para sostenerla: al tratarse de una *statera*, su brazo o *scapus* debería ser lo suficientemente largo y grueso como para sostener una carga de más de 1500 kg. Los autores, en consecuencia, proponen que el único material suficientemente pesado para justificar su empleo eran los lingotes de metal de la explotación minera, que podrían venir de las minas de la zona del Priorato (Rafel y Armada, 2010). Sea como fuere, esta hipótesis no puede confirmarse dado que el hallazgo no proporciona más información que la de sus características físicas y su ubicación cerca del antiguo puerto tarraconense (Rodríguez y Ruiz de Arbulo, 2016: 177). No obstante, un ponderal destinado a pesar grandes cantidades quizás tuviera la función del pesaje de varios elementos conjuntos, como pueden ser varios sacos de grano. El proceso de medición y control del grano estaba a cargo de los *mensores* a modo individual, pero una gran parte de sacos se podría pesar de forma conjunta para agilizar el proceso. Así, del mismo modo que el grano, también se podrían pesar otros volúmenes de la misma naturaleza.

23 Como conclusión, Rodríguez y Ruiz de Arbulo sostienen que el epígrafe *ad sacoma(rium) T(arraconense)* haría referencia a *Hispalis* y no a *Tarraco*, precisamente por tratarse de un ánfora Bética (Rodríguez y Ruiz de Arbulo, 2016: 177). Lamentablemente, no se ha podido realizar la autopsia de la pieza, lo que dificulta continuar con su estudio. Sin embargo, la presencia de los *mensores* queda perfectamente testimoniada gracias a la presencia de estos elementos arqueológicos, puesto que, a pesar de la falta de testimonios, podemos colegir que el puerto de la capital provincial estaba dotado de un complejo sistema de control de mercancías (Terrado, 2016: 72).

5. EL PUERTO COMO ASTILLERO

24 Otros aspectos propios de un puerto era el de la construcción naval (Konen, 2001; Gnoli, 2012; Izquierdo y Tugás, 2013; Blackman y Rankov, 2014). En el caso tarraconense, nada sabemos de estructuras dedicadas a la construcción y reparación de barcos, e, incluso, si éstas llegaron a existir realmente en la ciudad. Es difícil creer que en todas las ciudades portuarias existieran edificios dedicados a la construcción de barcos; la hipótesis más plausible es que los astilleros se ubicaran en ciertas ciudades, donde los *architecti* y *fabri navales* (ingenieros navales y constructores de barcos) desempeñaran su oficio. No obstante, es muy posible la existencia de edificios o zonas más modestas dedicadas a la reparación de las pequeñas averías y al mantenimiento de los barcos, donde no era necesaria la presencia de ingenieros especializados. De este modo, oficios menores como son la reparación de las velas, ejercidas por los *velarii*, o la elaboración de cuerdas por los *restiones*, así como el trabajo de los *stuppatores* y *unctores* dedicados a calafatear los barcos deberían haber estado presentes en *Tarraco*, pese a que de nuevo la epigrafía no deja constancia de su presencia²³.

25 No obstante, existe un epígrafe conservado en la ciudad que puede, de algún modo, relacionarse con estos oficios. Se trata de un altar funerario dedicado a *Marcus Iunius Celsus*, un liberto y *sexvir*²⁴. El epígrafe, datado entre los siglos II y III dC, describe la localización de una *caupona* de la que él era el propietario. Así pues, su *caupona*, se ubicaba cerca de una *picaria*, término que proviene de *pix*, que significa “pez, resina”. Según esta interpretación, podemos proponer que esta *picaria* sería en realidad una fábrica de pez (OLD s.v. “Picaria” p. 1377 y “Pix” p. 1384). Según Alföldy, el epígrafe podría hacer referencia a una “fuente de la pez”,

²³ Sobre estos oficios, véase ROUGÉ, 1966; HERMANSEN, 1982b; FRANKLIN, 1985; DENIAUX, 1995; ULRICH, 2007.

²⁴ CIL II²/14, 1255 = RIT 420: *M(arco) Iunio / Celso VI/virali ho/noribus / functo et c<au>/poni de picaria / a fonte hic in cupa reliquiescit*

designada así en la inscripción del *caupo* como enclave topográfico donde era posible suministrarse de este material. Teniendo en cuenta que los *unctores* y *stuppatores* usaban este material para calafatear barcos, no es descabellado pensar que pudiera ser un lugar apropiado para el mantenimiento de los barcos del puerto. Así, según una hipótesis formulada por Judit Ciurana, se podría identificar esta *picaria a fonte* con la Font dels Lleons –una fuente monumental de la cual surgía agua en unas prótomes leoninas– que sin duda alguna debería haber sido conocida por los tarraconenses y fácilmente identificada (Alföldy, 1975: núm. 420; Ciurana, 2011: 340). Sin embargo, la falta de datos arqueológicos no permite llevar esta identificación más allá de la simple hipótesis.

6. COMERCIANTES ULTRAMARINOS DOCUMENTADOS EN TARRACO

26 Un grupo especialmente importante en los puertos era el de los comerciantes. La presencia de *mercatores*, *negotiatores* y *navicularii* que ejercieron en el entorno de la capital provincial queda atestiguada gracias a un amplio registro epigráfico²⁵.

27 El primer ejemplo de comerciantes tarraconenses lo encontramos en un pecio al norte de la Punta de la Almadrava, en Dénia, que sacó a la luz un sello de tapón de ánfora. Se trata un *signaculum* de plomo de forma circular, cuyo texto deja leer el nombre del liberto *Tiberius Claudius Amiantus*. La pieza, hallada junto a un cargamento de *dolia* (Gisbert, 2009: 126), tiene un diámetro de 83 milímetros y presenta el texto dispuesto en dos espacios (fig. 8). Destaca, además, que las interpunciones del texto son líneas curvas, que, según Gisbert, pueden representar de forma esquemática contornos de delfines (Gisbert, 2009: 126). Su origen tarraconense viene confirmado porque el mismo *Amiantus* se atestigua en una inscripción de *Tarraco* del siglo I dC dedicada a su amigo *Lucius Perperna Numisianus*, séviro augustal de *Tarraco*²⁶. Así, *Amiantus*, que se declaraba su *amicus*, bajo el amparo de *Numisianus* habría tenido facilidades para desarrollar su actividad comercial con vino tarraconense, incluso fuera de *Tarraco* (Berni y Gorostidi, 2013: 179)²⁷.

²⁵ No es nuestro objetivo precisar las diferencias aquí entre *mercatores* (mercaderes), *negotiatores* (negociantes) y *navicularii* (armadores) ya que la literatura clásica y actual ha tratado el tema en extensión (VALENCIA, 1990; GARCIA, 1999; MOATTI, 2006; BROEKAERT, 2013).

²⁶ CIL II²/14, 1257 = II, 4301 = RIT 421; s. I dC: *L(ucio) Perpernae / Numisiano / IIIIIviro / Augustal(i) / Ti(berius) Claudius / Amiantus / amico optim(o)*

²⁷ Otro ejemplo lo ofrece el del *mercator* proveniente de *Auso* (actual Vic), que pese a no haber llegado probablemente por vía marítima, habría negociado y muerto *mercandi causa* en *Tarraco* (CIL II²/14, 1290 = II, 6110).



Fig. 8

Dibujo del *signaculum*. Foto retocada a partir de Gisbert, 2009

- 28 En relación al comercio, existe otra interesante inscripción de *Tarraco* del siglo II – III dC²⁸, que cita a *Quintus Ovilius Venustianus*, que habría sido *negotians* hasta su fallecimiento en *Tarraco*²⁹. Por otro lado, hay que destacar que el *nomen Ovilius* se atestigua, además de en la inscripción tarraconense, solamente en Ostia y en África³⁰. El gentilicio *Ovilius* y la forma *negotians* son dos palabras muy poco comunes en *Hispania*, lo cual llevó a Alföldy a proponer que el joven comerciante fallecido en *Tarraco* podría proceder de alguno de estos dos enclaves. Además, se trata de un personaje cuyo epitafio fue dedicado por su padre, con lo cual es posible pensar que se trasladaran ambos a la ciudad y que se dedicaran al mismo negocio familiar. De hecho, esta relación no nos parece tan descabellada puesto que hay otras inscripciones que muestran el estrecho lazo de Ostia con *Tarraco* en

²⁸ CIL II²/14, 1289 = IL 4317; s. II – III dC: *D(is) M(anibus) / Q(uito) Ovilio / Venustia/no negotilanti Q(uitus) Ovillius Succes/sus pater filio / pientissimo fec(it)*.

²⁹ Pese a que la designación habitual para este tipo de comerciante es *negotiator*, existen otras fórmulas, usadas tanto en la epigrafía como en las fuentes, para designarlo. Las denominaciones habituales eran *qui negotiantur*, *qui consistunt*, *negotia*, etc (BROEKAERT, 2013); en este caso, el uso del participio presente de *negotior* en época republicana no es demasiado habitual, aunque sí para época tardía, y casi siempre acompañado del adjetivo que determina el tipo de interés comercial (*pullarius*, *vinarius*, *vestiarius*, *materiarius*, etc.).

³⁰ CIL XIV, 889 (Ostia), s. II-III dC: *D(is) M(anibus) / Corneliae Paullinae M(arcus) Salinato/r Livianus coniugi / b(ene) m(erenti) f(aciendum) c(uravit) et / Ovilio Aepictetiano*; ILAfr 171,2 = Haidra-5, 206 (*Ammaedara*, Africa proconsularis) s. II-III dC: *D(is) M(anibus) s(acrum) / M(arcus) Iulius / Eperephanus / vix(it) an(nos) LXIII / h(ic) s(itus) e(st) / Ovilia Satur/na viro / pio / posuit*.

relación con el comercio, como expondremos a continuación. Se trata de un conjunto de epígrafes de la familia *Numisia* que confirman la entidad de *Tarraco* como puerto comercial.

- 29 La primera de todas es una inscripción honoraria de época adrianea donde se indica como *Lucius Numisius Montanus* llegó a ser flamen de la provincia *Hispania Citerior*³¹. Aparece asimismo en dos inscripciones más. La primera de ellas es una dedicación a su mujer, *Porcia Materna*, flamínica provincial en la *Hispania Citerior*, que además fue flamínica perpetua de *Osicerda*, *Caesaraugusta* y *Tarraco*³².
- 30 La segunda inscripción muestra como *L. Numisius Montanus*, después de un *cursus honorum* decurional, accedió al orden ecuestre, que sin embargo no aparece relacionado en la inscripción dedicada a su esposa (Melchor, 2003: 136)³³. Su padre fue *Lucius Numisius Ovinianus*, que también ejerció de flamen provincial³⁴.
- 31 La indicación de la tribu Palatina indica la más que probable ascendencia libertina de su padre, quien gracias a una potente situación económica debió favorecer sin duda el ascenso social del hijo, quien incluso llegó a ser flamen provincial, un puesto de éxito que demuestra la capacidad de promoción de libertos a altos cargos de la ciudad (Alföldy, 1991: 117).
- 32 Otra inscripción, procedente de Ostia y datada el siglo II dC, nos muestra a otro miembro de esta familia tarraconense, el liberto *Agathemerus*³⁵. *Agathemerus* era un *negotiator ex Hispania Citerior*, es decir, de *Tarraco*, que llegó a ser séviro augustal en Ostia. Además, Alföldy recoge en el CIL que este liberto probablemente se dedicó al negocio del vino hispánico.
- 33 Por último, existe otra inscripción relacionada con esta familia procedente de *Tarraco*. Se trata de inscripción de finales del siglo II dC de *L. Fulvius Numisianus*,

³¹ CIL II²/14, 1155 = II, 4231 = AE 2004, 829: *L(ucio) Numisio / L(uci) fil(io) Pal(atina) / Montano / Tarrac(onensi) / omnib(us) honorib(us) / in re p(ublica) sua functo / fl(amin) p(rov)inciae H(ispaniae) c(ite)rioris / p(rov)incia H(ispania) c(ite)rior*.

³² CIL II²/14, 1182 = II, 4241; s. II dC: *Porciae M(arci) f(iliae) / Maternae / Osicerde(n)si / [fl(amin)icae] p(rov)inciae H(ispaniae) c(ite)rioris et postea / Osicerd(ensi) Caesar<aug>(ustanae)] / Tarrac(onensi) p(erp)etuae / L(ucius) Numisius / Montanus / uxori*.

³³ CIL II²/14, 1213 = II, 4275; s. II dC: *L(ucio) Numisio / L(uci) fil(io) Pal(atina) / Montano / aed(ili) q(uaestori) I(iv)ir(o) / item q(uin)q(uen)nali I(iv)ir(o) / equo publ(ico) donato / ab Imp(eratore) Hadriano Aug(usto) / iudici decur(iae) I / Numisia / Victorina soror / testamento in foro / poni iussit*.

³⁴ CIL II²/14, 1156 = II, 4232; s. II dC: *L(ucio) Numisio / L(uci) fil(io) Pal(atina) / Oviniano / Tarrac(onensi) / omnib(us) honorib(us) / in re p(ublica) sua funct(o) / tribuno c(o)hort(is) I / Macedonicae / flam(ini) p(rov)inciae H(ispaniae) c(ite)rioris / p(rov)incia H(ispania) c(ite)rior*.

³⁵ CIL II²/14, E2 = XIV, 397; s. II dC: *L(ucio) Numisio L(uci) lib(erto) Agathemero / sevir Augustali / negotiatori ex Hispania citeriore / et Numisiae L(uci) lib(ertae) Mercatillae / uxori ex testamento / ita ut is caverat factum HS C / arbitrato Numisiae Mercatillae uxoris / C(aius) Numisius C(ai) f(ilius) Suc(urana) Severus / vix(it) an(nos) XII mens(es) VII d(ies) XIIX / C(aius) Numisius Pardalas et Numisia / E[u]praxia filio carissimo*.

que estaría emparentado con los *Numisii*³⁶. Alföldy además indica que fue el emperador Cómodo quien le concedió el cargo de senador. Este claro ejemplo pone de relieve como la familia *Numisia*, originaria de la tribu Palatina, asciende rápidamente en la escala social gracias al comercio. Desde *Lucius Numisius Montanus*, que llegó a ser flamen de la provincia *Hispania Citerior*, hasta su liberto *Agathemerus*, quien negoció con vino hispánico y llegó a alcanzar un cargo de gran prestigio como el de séviro augustal en Ostia, este conjunto de epígrafes muestra la importancia que alcanzaron las redes comerciales en la ciudad y son una muestra clara de la promoción social gracias a los circuitos mercantiles.

7. CONSIDERACIONES FINALES Y PERSPECTIVAS DE TRABAJO

34 Si bien no se conserva ningún epígrafe sobre profesiones portuarias en *Tarraco*, el análisis de objetos y estructuras de distinta naturaleza nos han mostrado cómo se pudo articular la vida en el puerto romano de la capital provincial. Tanto la arqueología como las fuentes literarias nos permiten aproximarnos a la hipotética organización de un puerto comercial en época romana, un espacio de la ciudad connotado por el continuo tránsito de personas y mercancías provenientes de todo el Mediterráneo. De nuevo, *Roma*, *Ostia* y *Portus* son referentes a tener en cuenta, que sin embargo no deben extrapolarse a otras realidades puesto que cada puerto tenía sus propias especificidades y debe ponerse con relación a su propio sistema portuario y urbano.

35 Así, la falta de evidencias epigráficas sobre oficios en puertos de gran entidad, como el de *Tarraco*, pueden explicarse, según palabras de la investigadora Helene Rougier:

“[...] the actors in maritime trade do not appear in the epigraphic documentation. This does not mean that they are absent, or that they are less numerous, but it shows that they are much less visible than the land route merchants, with whom they were certainly in contact”³⁷.

36 De hecho, la actividad portuaria es comparable a la agricultura por su estacionalidad; en este sentido, podría ser que muchos trabajadores realizaran activi-

³⁶ CIL II²/14, 981; s. II dC: *L(ucio) Fulvio Fulvi / Ursi fil(io) Quir(ina) / Numisiano / Tarrac(onensi) c(larissimo) v(iro) tribu(n)icio / allecto in / amplissimum or(din)em [[ab Imp(eratore) Caes(are)]] / [[M(arco) Aur(elio) Commodo]] / [[Antonino Aug(usto) Pio]] / [[Felice]] / Fulvia Procula / soror.*

³⁷ Fragmento extraído de la conferencia pronunciada por la investigadora de la Universidad de Aix-Marseille en el congreso “Roman Port societies through the evidence of inscriptions” (29-30 enero 2015) en Roma, titulada *Métiers portuaires et hiérarchies sociales. Étude comparée à partir des inscriptions d’Arles, Narbonne, Lyon, Ostie-Portus et Aquilée*. Programa completo disponible en: <<http://portuslimen.eu/2014/11/03/roman-port-societies/>> [Consulta el 10/12/2015].

dades en el campo o en la ciudad durante el *mare clausum*, mientras que en verano trabajarían en actividades portuarias; o bien que sean trabajadores del ámbito urbano portuario en época de alta navegación y en otro trabajo en las temporadas de más baja actividad (Rougier, 2015: 224).

37 En conclusión, la arqueología es de nuevo un referente que nos indica cómo estos profesionales trabajaban en el puerto. Es ahora tarea de investigaciones futuras sobre topografía, economía y comercio completar los estudios acerca de la vida portuaria en *Tarraco*.

8. BIBLIOGRAFÍA

- A.A.V.V. (1994), *Epigrafia della produzione e della distribuzione. Actes de la VIIe Rencontre franco-italienne sur l'épigraphie du monde romain (Rome, 5-6 juin 1992)*, Roma.
- ADSERIAS, M., POCIÑA, C. y REMOLÀ, J. A. (2000), «L'hàbitat suburbà portuari de l'antiga Tàrraco. Excavacions al sector afectat pel PERI 2 (Jaume I – Tabacalera)». J. Ruiz de Arbulo (ed.), *Tàrraco 99: Arqueologia d'una capital provincial romana*, 137-152, Tarragona.
- AGUILERA, A. (2002), *El monte Testaccio y la llanura subaventina: topografía extra portam Trigemnam*, Roma.
- ALDRETE, G. (2004), *Daily life in the Roman city: Rome, Pompeii and Ostia*, United States.
- ALFÖLDY, G. (1991), *Historia social de Roma*, Madrid.
- (2004), «Sociedad y epigrafía en Tarraco», S. Armani, A. Stylow y B. Hurlet-Martineau. (eds.), *Epigrafía y Sociedad en Hispania durante el Alto Imperio: estructuras y relaciones sociales. Actas de la Mesa Redonda organizada por la Casa de Velázquez, el Centro CIL II de la Universidad de Alcalá y L'Année Épigraphique*, 161-178.
- ARCE, J. y GOFFAUX, B. (eds.) (2011), *Horrea d'Hispanie et de la Méditerranée romaine*, Madrid.
- BEJARANO, A. M. (2005), «Una ampulla de vidrio decorada con la planta topográfica de la ciudad de Puteoli», *Mérida excavaciones arqueológicas*, 2002, 8, 513-532.
- BELTRÁN, J., GONZÁLEZ, D. y ORDÓÑEZ, S. (2005), «Acerca del urbanismo de Hispalis. Estado de la cuestión y perspectivas», *Mainake*, XXVII, 61-88.
- BERNI, P. (2008), *Epigrafía anfórica de la Bética: nuevas perspectivas de análisis*, Barcelona.
- BERNI, P. y GARCÍA, E. (2012), *Dressel 20 (Valle del Guadalquivir)*. Disponible en: [<http://amphorae.icac.cat/tipol/view/1>].
- BERNI, P. y GOROSTIDI, D. (2013), «C. Iulius Valerianus et C. Iulius Iulianus: mercatores de aceite bético en un signaculum de plomo para ánforas Dressel 20», *Journal of Roman Archaeology*, 26, 167-189.

- BLACKMAN, D. (2008), «Roman shipsheds», R. L. Hohlfelder (ed.), *The Maritime World of Ancient Rome*, Michigan, 23-36.
- BLACKMAN, D. y RANKOV, B. (2014), *Shipsheds of the ancient Mediterranean*, Cambridge.
- BROEKAERT, W. (2013), *Navicularii et negotiantes: a prosopographical study of Roman merchants and shippers*, Rahden.
- BUKOWIECKI, E., BOETTO, G., MONTEIX, N. y ROUSSE, C. (2016), «Les Grandi Horrea d'Ostie», en Marin, B. y Virlouvvet, B. (eds.), *Entrepôts et trafics annonaires en Méditerranée: antiquité-temps modernes*. Roma.
- CARCOPINO, J. (1964), *Daily life in Ancient Rome*, Londres.
- CASSON, L. (1965), «Harbour and River Boats of Ancient Rome», *The Journal of Roman Studies*, 55(1/2), 31-39.
- (1971), *Ships and seamanship in the Ancient World*, New Jersey.
- CASTAGNOLI, F. (1980), «Installazioni portuali a Roma», *The Seaborne Commerce of Ancient Rome: Studies in Archaeology and History*, Roma, 35-42.
- CÉBEILLAC-GERVASONI, M., CALDELLI, M. L. y ZEVI, F. (2010), *Epigrafia latina. Ostia: cento iscrizioni in contesto*, Roma.
- CIURANA, J. (2011), *Pràctiques i rituals funeraris a Tàrraco i el seu ager (segle II aC-III/IV dC)*. Tesis doctoral inédita, Universitat Rovira i Virgili, Tarragona.
- CLARKE, J. R. (2003), *Art in the lives of ordinary Romans: visual representation and non-elite viewers in Italy, 100 B.C.-A.D. 315*, Berkeley.
- CORTI, C. (2001a), «Pesi e contrapesi», C. Corti y N. Giordani, (eds.), *Pondera. Pesi e misure nell'Antichità*, Modena, 191-211.
- (2001b), «Pesi e misure nei commerci, arti, mestieri e professioni», C. Corti y N. Giordani, (eds.), *Pondera. Pesi e misure nell'Antichità*, Modena, 143-166.
- DENIAUX, E. (1995), «L'artisanat du textile en Gaule: remarques sur quelques inscriptions», *Cahiers du Centre Gustave Glotz*, 6 (1), 195-206.
- DÍAZ, B. (2013), «Los argentarii y las societates mineras de la zona de Carthago Nova», López, J (ed.), *Tarraco Biennial. Actes del Primer congrés Internacional d'Arqueologia i Món Antic. Govern i societat a la Hispània Romana. Novetats epigràfiques. Homenatge a Géza Alföldy*, Tarragona, 115-120.
- DÍAZ, M. Y OTIÑA, P. (2002), «El comercio de la Tarragona antigua: importaciones cerámicas entre el siglo III aC y la dinastía julio-claudia», L. Rivet, y M. Sciallano (eds.), *Vivre, produire et échanger: reflets méditerranéens*, Montagnac, 171-193.
- (2003), «Nuevas evidencias tardo-republicanas en Tarraco, el silo de la calle de la Unión, núm. 14», *Revista d'Arqueologia de Ponent*.
- DÍAZ, B. (2004), «Heisce Magistreis. Aproximación a los collegia de la Hispania republicana a través de sus paralelos italianos y delios», *Gerión*, 22, 447-478.
- DILOLI, J. (2009), «La navegació al golf de Sant Jordi durant l'antiguitat», *Pyrenae*, 40, 129-155.

- DONDIN-PAYRE, M. y TRAN, N. (eds.) (2012), *Collegia. Le phénomène associatif dans l'Occident romain*, Burdeos.
- DREXHAGE, H., MATTERN, T., ROLLINGER, R., RUFFI, K., SCHÄFER, C., GÜNTHER, S., MARIE, V., GMBH, L. y WESTF, R. (2009), «Der Piazzale delle Corporazioni in Ostia: wirtschaftliche Funktion und soziale Bedeutung», H.-J. Drexhage, T.,Mattern, R. Rollinger, K. Ruffing, Schäfer, C., y Günther, S. (eds.), *Marburger Beiträge zur Antiken Handels-, Wirtschafts- un Socialgeschichte*, Rahden.
- FABRE, G., MAYER, M. y RODÀ, I. (1984), *Inscriptions romaines de Catalogne*, Barcelona.
- FASCIATO, M. (1947), «“ Ad quadrigam fori vinarii.” Autour du port au vin d'Ostie», *Mélanges d'archéologie et d'histoire*, 59 (1), 65-81.
- FLAMBARD, J. M. (1987), «Deux toponymes du Champ de Mars: ad Ciconias, ad Nixas», *L'Urbs: espace urbain et histoire (1er siècle av. J.-C- IIIe siècle ap. J.-C)*. Actes du colloque international de Rome (8-12 mai 1985), Roma, 191-210.
- FRANCE, J. (2000), «Le personnel subalterne de l'administration financière et fiscale dans les provinces des Gaules et des Germanies», *Cahiers du Centre Gustave Glotz*, 11, 193-221.
- (2008), «Les personnels et la gestion des entrepôts impériaux dans le monde romain», *Revue des Etudes Anciennes*, 110(2), 483-507.
- FRANKLIN, C. A. (1985), *Caulking Techniques in Northern and Central European ships and boats. 1500 B.C. – A.D. 1940*, Texas.
- FREYBERGER, K. S. (2013), *Ostia. Facetten des Lebens in einer römischen Hafenstadt*, Nünnerich-Asmus.
- FUJII, Y. (2001), «An iconographical study of Baiae group flasks: are vauletd building fishponds or not?», *Annales du 15e Congrès. Association internationale pour l'histoire du Verre*, 73-77.
- (2006), «Report on four roman glass fragments form the Gorga collection: attribution to the “Puteoli-Baiae” group», Janssens, K., Degryse, P., Cosyns, P., Caen, J., y Van't dack, L. (eds.), *Annales du 17è Congrès de l'Assotiation Internationale pour l'Histoire du Verre*, Anvers.
- GALL, J. LE (1953), *Il Tevere. Fiume di Roma nell'antichità*, 2005^a ed. Roma.
- GARCIA, G. (1999), «Mercatores y negotiatores: ¿simples negociantes?», *Pyrenae*, 30, 173-190.
- GISBERT, J. (2009), «Vi tarraconense al País Valencià. Arqueologia de les vil·les i derelictes de la costa de Dianium (Dénia)», M. Prevosti y M. Antoni (eds.), *El vi tarraconense i laietà: ahir i avui*, Tarragona, 124-148.
- GNOLI, T. (2012), *Navalia. Guerre e commerci nel Mediterraneo romano*, Roma.
- GONZÁLEZ, D. (2010), «Hispalis, puerto romano de la Bética. Aproximación urbanística», *Bollettino di Archeologia on line I. Vol. speciale*, 330, 83-111.
- HERMANSEN, G. (1982a), *Ostia: Aspects of Roman City Life*, Edmonton.

- HERMANSEN, G. (1982b), «The stuppatores and their guild in Ostia», *American Journal of Archaeology*, 86, 121-126.
- ISIDORO DE SEVILLA (1994 ed.), *Etimologías*. Traducción de J. Oroz, Madrid, Biblioteca de autores cristianos.
- IZQUIERDO, P. (2013), «La construcció naval antiga», *Auriga*, 67, 4-14.
- KONEN, H. (2001), «Die Schiffsbauer und Werften in der antiken Hafen von Ostia und Portus», *Münstersche Beiträge zur antiken Handelsgeschichte*, 20 (2), 1-36.
- LIVIO (1952 ed.), *Ab urbe condita*. trad. de Segura, S., Madrid, Gredos.
- LÓPEZ-BERTRAN, M., GARCIA-VENTURA, A. y KRUEGER, M. (2008), «Could you take a picture of my boat, please? The use and significance of Mediterranean ship representations», *Oxford Journal of Archaeology*, 27 (4), 341-357.
- MACIAS, J. M. (2004), *Les termes públiques de l'àrea portuària de Tàrraco, Carrer de Sant Miquel de Tarragona*, Tarragona.
- MACIAS, J. M.; GUITART, J.; FIZ, I.; MIRÓ, M. T. y PIÑOL, L. (eds.) (2007), *Planimetria arqueològica de Tàrraco*, Tarragona.
- MACIAS, J. M. (2011), «Horrea y estructuras de almacenamiento en la ciudad y territorio de Tarraco. Una primera aproximación», J. Arce, B. Goffaux, (eds.), *Horrea d'Hispaniae et de la Méditerranée romaine*, Madrid, 185-199.
- MAILLEUR, S. (en prensa), «Les machines employées dans les activités portuaires: une approche épigraphique et iconographique», *Colloque international «Autour des machines de Vitruve. L'ingénierie romaine: textes, archéologie, restitution»* (Caen, France, 3-4 Juin 2015).
- MALAVÉ, B. y DOMÍNGUEZ, E. (2001), «La responsabilidad del horrearius por las mercancías depositadas en los almacenes», A. Murillo (ed.), *La responsabilidad civil: de Roma al derecho moderno: IV Congreso Internacional y VII Congreso Iberoamericano de Derecho Romano*, 302-322.
- MAR, R. y ROCA, M. (1993), «El teatro romano de Tarragona. Un problema pendiente», *Cuadernos de Arquitectura Romana*.
- MARTELLI, E. (2013), *Sulle spalle dei saccarii: le rappresentazioni di facchini e il trasporto di derrate nel porto di Ostia in epoca imperiale*, Oxford.
- MCGRAIL, S. (2014), *Ancient Boats in North-West Europe: The Archaeology of Water Transport to AD 1500*.
- MELCHOR, E. (2003), «Indicaciones y omisiones del rango personal de los dedicantes en los homenajes estatuarios realizados en los municipios y colonias hispano-romanos», *Salduie*, 129-142.
- MOATTI, C. (2006), «Translation, Migration, and Communication in the Roman Empire: Three Aspects of Movement in History», *Classical Antiquity*, 25(1), 109-140. Doi: 10.1525/ca.2006.25.1.109.
- NOGUERA, J. M. (2002), «Carthago Noua: una metròpoli hispana del Mediterráneo occidental», *Cartagena Romana. Historia y Epigrafía. Edición facsímil y Estudio de Inscrip-*

ciones de Carthago Nova, hoy Cartagena, en el Reyno de Murcia, ilustradas por el Excelentísimo Señor Conde de Lumières, individuo de la Academia de Artes y Ciencias de Padua, Murcia, 49-81.

- OSTROW, S. E. (1977), *Problems in the topography of Roman Puteoli*, Londres.
- PÉREZ, W. (2007), *Troballes arqueològiques al litoral Tarragoní. Dotze anys d'arqueologia subaquàtica (1968 – 1980)*, Tarragona.
- PERRY, J. S. (2006), *The Roman Collegia. The modern evolution of an ancient concept*, Leiden.
- QUENTIN, S. (2011), *Le collège des Mensores d'Ostie*.
- RAFEL, N. y ARMADA, X.-L. (2010), «L'exploració minera al Baix Priorat (Tarragona) en època romana: notes a propòsit del plumbum nigrum oleastrense», *Quad. Preh. Arq. Cast.*, 1(28).
- REMESAL, J. (1986), *La annona militaris y la exportación de aceite bético a Germania*, Madrid.
- REMOLÀ, J. A. y LASHERAS, A. (en prensa), «Habitar en los suburbia portuarios de la Antigüedad tardía: el caso de Tarraco (Hispania Tarraconensis)», *II Convegno Internazionale del CISEM «Abitare nel Mediterraneo tardoantico»*, Bologna.
- REMOLÀ, J. A. y POCIÑA, C. (2002), «Una font monumental a l'àrea portuària de Tarraco. Notes preliminars», *Empúries*, 53, 29-65.
- REVILLA, V. (2004), «Ánforas y epigrafía anfórica en Hispania Tarraconensis», J. Remesal (ed.), *Epigrafía anfórica*. Barcelona, 159-196.
- RICKMAN, G. (1971), *Roman granaries and store buildings*, Cambridge.
- ROBERTIS, F. M. DE (1937), «Il corpus naviculariorum nella stratificazione sociale del Basso Imperio», *Rivista del Diritto della Navigazione*, III, 115-141.
- (1955), *Il fenomeno associativo nel mondo romano : dai collegi della repubblica alle corporazioni del basso impero*, Nápoles.
 - (1971), *Storia delle corporazioni e del regime associativo nel mondo romano*, Bari.
- RODRÍGUEZ, E. (1984), *Il monte Testaccio*, Roma.
- RODRÍGUEZ, F. y RUIZ DE ARBULO, J. (2016), «Un aequipondium de peso excepcional y la balanza pública del puerto de Tarraco», *Anejos de Archivo Español de Arqueología*, 89, 163-180.
- ROHDE, D. (2010), «Der Piazzale delle Corporazioni in Ostia: wirtschaftliche Funktion und soziale Bedeutung», Drexhage, H.-J., Mattern, T., Rollinger, R., Ruffingi, K., y Schäfer, C. (eds.), *Marburger Beiträge zur Antiken Handels-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, Rahden, 33-61.
- (2011), «Individuum – collegium – Stadtgemeinde. Das Integrationspotenzial kaiserzeitlicher collegia am Beispiel der ostiensischen fabri tignarii», Onken, B. y Rohde, D. (eds.), *Studien zur geschichte von der Antike bis zur Neuzeit*, Wiesbaden, 93.
 - (2012), *Zwischen Individuum und Stadtgemeinde. Die Integration von Collegia in Hafenstädten*, Mainz.
- ROUGÉ, J. (1957), «Ad Ciconias Nixas», *Révue des Études anciennes*, 59, 320-328.

- ROUGÉ, J. (1966), *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris, École Pratique des Hautes Études.
- ROUGIER, H. (2015), «La saisonnalité des activités portuaires dans l'Occident romain sous le Haut-Empire», *Pallas, Faculté des lettres*, (99), 209-226.
- ROVIRA, R. (2007), «Grafitos ante cocturam sobre ánforas Dressel 20: una propuesta de evolución cronológica», *Actas del XII Congressus Internationalis Epigraphiae Graecae et Latinae*, 1255-1262.
- SADA, P. y CAZES, D. (eds.) (2006), *Tarraco. Capitale de l'Hispania Citerior, Catálogo de la exposición en el Musée Saint-Raymond de Toulouse*, Graulhet.
- SALAZAR, M. (2007), *La responsabilidad objetiva en el transporte marítimo y terrestre en Roma*, Madrid.
- SALIDO, J. (2011), *Horrea militaria. El aprovisionamiento de grano al ejército en el occidente del Imperio Romano*, Madrid.
- (2013a), «El abastecimiento de grano a las ciudades hispanorromanas. Producción, almacenaje y gestión», *Archivo Español de Arqueología*, 86, 131-148.
 - (2013b), «El transporte marítimo de grano en época romana. Problemática arqueológica», en Morais, H. Granja & A. Morillo (eds.), *O Irado Mar Atlantico. O naufrágio bético augustano de Esposende (Norte de Portugal)*, Braga, 139-178.
- SALIDO, J. y NEIRA, L. (2014), «Representaciones de horrea en la museografía romana. Problemas para su identificación», *Luxentum*, 33, 201-214.
- SERRA VILARÓ, J. (1928), *Excavaciones en la necrópolis romano-cristiana de Tarragona: memoria*, Tarragona.
- SCHMIDTS, T. (2011), *Akteure und Organisation der Handelsschifffahrt in den nordwestlichen Provinzen des Römischen Reiches*, Mainz.
- TERPSTRA, T. (2014), «The " Piazzale delle Corporazioni " reconsidered», *Mélanges de l'Ecole française de Rome. Antiquité*, 1-16.
- TERRADO, P. (2015), «El muelle sobre pilares de Tarraco en época augustea. Historiografía y fuentes literarias» J. López (ed.), *Tarraco Biennial. Actes del 2n Congrés Internacional d'Arqueologia i el Món Antic. August i les províncies occidentals. 2000 anys de la mort d'August*, 237-244. Tarragona.
- (2016), *Officia portuensia. Vida i treball al port a través de l'epigrafia i les fonts textuals: una aproximació a Tarraco*, Tarragona.
- TORR, C. (1964), *Ancient ships*, Chicago.
- TRAN, N. (2006), *Les membres des associations romaines. Le rang social des collegiati en Italie et en Gaules sous le Haut-Empire*, Roma.
- (2007), «La mention épigraphique des métiers artisanaux et commerciaux dans l'épigraphie de l'Italie centro-méridionale», Andreato, J. y Chankowski, V. (eds.), *Vocabulaire et expressions de l'économie dans le monde Antique*, Burdeos, 119-141.
 - (2008), «Les collèges d'horrearii et de mensores, à Rome et à Ostie, sous le Haut-Empire», *Mélanges de l'Ecole française de Rome Antiquité*, 120 (2), 295-306.

- ULRICH, R. B. (2007), *Roman woodworking*, New Haven.
- VALENCIA, M. (1990), «Mercator y negotiator. Ambigüedad y realidad económica en la obra de Cicerón», *Caesaraugusta*, 66/67, 195-216.
- VAQUERIZO, D. (2004), *Immaturi et innupti. Terracotas figuradas en ambiente funerario de Corduba, Colonia Patricia*, Barcelona.
- VERA, D. (2006), «Un'iscrizione sulle distribuzioni pubbliche di vino a Roma (CIL, VI, 1785 = 31931)», Grelle, F. y Silvestrini, M. (eds.), *Studi in onore di Francesco Grelle*, Bari.
- WACHSMANN, S. (2009), *Seagoing ships and seamanship in the Bronze age Levant*, Texas.
- WALTZING, J. (1895), *Etude historique sur les corporations professionnelles chez les romains depuis les origines jusqu'à la chute de l'Empire d'Occident*, Louvain.
- ZACCARIA, C. (ed.) (2014), *L'epigrafia dei Porti*, Trieste.
- ZIMMER, G. (1982), *Römische Berufsdarstellungen*, Berlin.