

LOS PUERTOS EN EL MARRUECOS ANTIGUO

Enrique Gozalbes-Cravioto
Universidad de Castilla-La Mancha

Introducción

Por su especial configuración geográfica, y por las características de los pueblos y sociedades del mundo antiguo, Marruecos fue un país especialmente vuelto hacia el mar. En la antigüedad clásica una parte considerable de las comunicaciones se efectuaba por vía marítima, puesto que las mismas eran muchísimo más rápidas para los viajeros al igual que para el transporte de las mercancías que se abarataban de una forma considerable⁽¹⁾. Este hecho fue todavía más potente en el caso de Marruecos, que en la concepción geográfica más estricta de los geógrafos greco-latinos contenía tres fachadas marítimas (Mediterráneo, costa del estrecho de Gibraltar y litoral oceánico) y constituía un límite del mundo civilizado por el Sur, cerrado por las alturas del Atlas y por las zonas desérticas. La conexión de Marruecos con el exterior en su mayor parte se efectuaba por vía marítima⁽²⁾.

En este sentido, los principales puertos del Marruecos antiguo se distribuyeron en función de esos tres litorales señalados: *Rusadir* (Melilla) en la costa del Mediterráneo (*mare Ibericum*), *Tingi* (Tánger) en la del estrecho de Gibraltar (*mare fretum Gaditanum*), finalmente *Lixus* (Larache) y subsidiariamente *Sala* (Rabat) en el extenso litoral del Atlántico (*mare Atlanticum*). Estos puertos eran el producto de las condiciones físicas peculiares de sus respectivos lugares, por lo general no muy propicias en el Norte de África, pero también de su relación con la navegación general y sobre todo con su papel como centros de entrada y de salida de las personas y de las mercancías hacia y desde el interior. Si en general en la antigüedad las conexiones marítimas constituyeron los grandes engarces con las transformaciones y avances que representaba el mundo mediterráneo, por lo

(1) J. Rougé, «Routes et ports de la Méditerranée antique», *Rivista di Studi Liguri*, 53, 1987, pp. 151-170; ampliación de datos y observaciones de su aportación monográfica anterior, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, París, 1966; M. Martín Bueno, «El papel del puerto en el mundo antiguo», *Actas de las III Jornadas de Arqueología Subacuática*, Valencia, 1998, pp. 15-19. Vid. las aportaciones recogidas en P. Pomey (Dir.), *La navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, 1997.

(2) En relación con las condiciones de la navegación antigua y medieval vid. J. Vernet, «La navegación en la Alta Edad Media», en *La navigazione mediterranea sull'Alto Medioevo*, gvol. 1, Spoleto, 1978, pp. 323-388, así como algunos datos referidos a Marruecos en J. Pagés, «Note sur la navigation de la cote atlantique du Maroc», *Bulletin d'Archéologie Marocaine*, 9, 1973-1975, pp. 297-304.

que sabemos este elemento fue más relevante aún en el caso de Marruecos, donde naturalmente los puertos tuvieron un especial protagonismo⁽³⁾.

No obstante, como es regla general, el Marruecos antiguo se encuentra entre los países con fuentes literarias débiles, en las que los datos geográficos aparecen expresados con una enorme generalidad y en ellas, por lo general, están ausentes los detalles que interesan desde el punto de vista del historiador⁽⁴⁾. Por ejemplo, son relativamente numerosas las noticias en relación con el tránsito del estrecho, hacia o desde la Península Ibérica, pero no se informa acerca de los barcos utilizados en ese tránsito, ni tampoco por lo general sobre la identidad de los puertos de paso utilizados⁽⁵⁾. Si por la parte hispana algunos datos indirectos existen acerca del puerto fluvial de *Hispalis* (Sevilla), de *Carteia* (bahía de Algeciras) o de *Malaca* (Málaga), por el contrario en relación a los puertos de referencia marroquí para estos acontecimientos no se dispone de datos. Pese a todo, es cierto que las obras geográficas de Estrabon, en la época del cambio de Era, recogen algunas informaciones válidas que serán ampliamente utilizadas en nuestro trabajo.

En principio debemos tener en cuenta la sensible diferencia entre realidades que se refieren a los puntos costeros. Por lo general hablamos de puertos, o incluso de ciudades portuarias, sin delimitar las realidades subyacentes a los mismos. Basta con la existencia de una población marítima detectada por la arqueología para que la citemos como un puerto de la antigüedad. No obstante, en general y simplificando podemos considerar sobre todo la existencia de tres conceptos diferentes expresados, aunque raramente precisados, en las fuentes antiguas⁽⁶⁾:

-
- (3) E. Gozalbes, «El papel económico de los puertos de la Tingitana», *L'Africa Romana*, XIV, Roma, 2000, pp. 549-568. La importancia del desarrollo portuario en Marruecos y en la España meridional se explica en buena parte debido justamente a las conexiones entre unos puertos y los otros; E. Gozalbes, «Vías de comunicación entre Hispania y el Norte de África en época romana», en *Arqueología da Antigüidade na Península Ibérica. 3º Congreso de Arqueología Peninsular*, Oporto, 2000, pp. 253-265.
- (4) Respecto a las fuentes geográficas de la antigüedad remitimos al volumen de R. Roget, *Le Maroc chez les auteurs anciens*, Paris, 1923, que recoge los textos originales en griego o latín y su correspondiente traducción francesa. Faltan en el mismo, sin embargo, los textos de los geógrafos latinos tardíos, así como los párrafos correspondientes de Isidoro de Sevilla. Remitimos también al trabajo antiguo pero todavía útil de M. Besnier, «Géographie ancienne du Maroc (Maurétanie Tingitane)», *Archives Marocaines*, 1, 1904, pp. 301-365.
- (5) Ejemplo muy significativo es el del tránsito de las tropas moras del rey Bogud para intervenir en las guerras civiles romanas en la Hispania meridional, episodios de los que nos informan el *Bellum Hispaniense*, Apiano o Dion Cassio, en relación con el conflicto cesariano o con la lucha entre Octavio y Marco Antonio. Vid. S. Gsell, *Histoire Ancienne de l'Afrique du Nord*, vol. VII, Paris, 1927.
- (6) Así lo vemos expresado en Isidoro, *Orig.* XIV, 8, 39, autor del siglo VII pero que recogió los datos del conocimiento de la época romana. Vid. J. Fontaine, *Isidore de Séville et la culture classique dans l'Espagne wisigothique*, 2 vols., Paris, 1959.

- El primero de ellos es el que se nombra como *Baia*. En este caso se trataba en la época romana de lo que hoy nombramos como fondeadero o desembarcadero. La *Baia* estaba relacionada con unos barcos que echaban el ancla a seguro a una cierta distancia de la costa, pero la aproximación a la orilla de viajeros y de productos se hacía en pequeñas barcas. Este tipo de representaciones, el transvase de productos a las barcas para el paso al muelle, abundan en los mosaicos del África romana, y tenemos buenos ejemplos en los expuestos en el Museo del Bardo en Túnez. Naturalmente los desembarcaderos en las costas eran muy numerosos, en especial en litorales por lo general recortados, con accidentes, como era el mediterráneo marroquí, y aludiremos al respecto de los mismos más adelante. Pero además los desembarcaderos también incluían el acceso por parte de los pequeños barcos pesqueros, una actividad especialmente importante en el Marruecos antiguo, especialmente en la época romana los salazones de pescado constituyeron una de sus principales exportaciones, constituyendo a este respecto una espléndida documentación las numerosas instalaciones de producción relevadas por la arqueología⁽⁷⁾.

- El segundo de estos conceptos era el de *Statio*, que contenía un muelle para los barcos de pequeño calado, pero sobre todo eran lugares en los cuales los barcos podían realizar la parada invernal, que significaba el sacarlos a tierra para su reparación y mantenimiento. Por sus propias características la distinción entre *Statio* y *Portus* en cada caso concreto resulta particularmente difícil, en especial porque con toda probabilidad existió una evolución en algunos de ellos.

- El puerto propiamente dicho precisaba de la existencia de un espacio cerrado y protegido, además de una serie de obras de ciertas dimensiones, con un muelle de relevancia suficiente como para posibilitar el atraque por parte de navíos de mayores dimensiones, pero también con un albergue para los viajeros y con unas instalaciones para la recepción de las mercancías⁽⁸⁾. No puede olvidarse que a partir del siglo I a. C. el Marruecos antiguo, la *Mauretania* occidental de la dinastía del rey *Bochus*, más aún con posterioridad en época del rey Juba II, se integró activamente en los circuitos comerciales del mundo romano⁽⁹⁾.

(7) M. Ponsich y M. Tarradell, *Garum et industries antiquae de salaison dans la Méditerranée Occidentale*, Paris, 1965; M. Ponsich, *Aceite de oliva y salazones de pescado, factores geoeconómicos de Bética y Tingitana*, Madrid, 1987. Vid. también J. Brignon, «Approche historique de la Péninsule Tingitane», *Revue de Géographie du Maroc*, 19, 1971, pp. 77-82.

(8) Así lo expresa con alguna precisión el jurista Ulpiano, *Digesto* XVI, 59: *portus appellatus est conclusus locus quo importantur merces et inde exportantur; eaque ni hilo minus statio est conclusus atque munita, inde angi portum dictum est.*

(9) E. Gozalbes, *Economía de la Mauritania Tingitana (siglos I a. C.-II d. C.)*, Ceuta, 1997.

Como indicamos, la distinción entre *Portus* y *Statio* en época romana resulta difícil, razón por la que documentaremos en el apartado de *Portus* exclusivamente los que aparecen con esta denominación en las fuentes literarias antiguas. El problema que encontramos en el caso de Marruecos, como en otros, es el deterioro que condujo a la desaparición posterior de esas infraestructuras, lo que impide un mejor conocimiento del fenómeno portuario en la antigüedad. La propia arqueología submarina, como luego señalamos, se encuentra poco desarrollada en el país.

El Marruecos fenicio-púnico: el papel del puerto de *Lixus*

El principal puerto del Marruecos antiguo bajo el influjo fenicio y cartaginés fue indudablemente el de *Lixus*, ciudad antigua ubicada junto al actual Larache⁽¹⁰⁾. Los estudios realizados han mostrado como en la antigüedad el estuario del Oued Loukos formaba un golfo o estero en el cual (sobre todo en la pleamar) penetraban abundantemente las aguas marinas, con lo que se confirma alguna de las apreciaciones realizadas por alguna de las fuentes clásicas, cuando señalaban que en la marea alta las aguas marinas se introducían en una distancia de 7 millas, destacando como anécdota curiosa que no cubría un altar dedicado a Hércules allí situado⁽¹¹⁾. Ese fenómeno de la marea alta que entraba en tierra, y cubría las marismas allí existentes, constituyó una constante compartida con las costas andaluzas, un fenómeno en la actualidad superado por la colmatación que ha dado lugar a nuevas líneas de costa⁽¹²⁾.

(10) El primero que identificó las ruinas con las de la antigua ciudad de *Lixus* fue el viajero alemán H. Barth hacia 1845. Después fue objeto de excavación por parte de La Martinière, hacia 1892, y sobre todo de C. L. Montalbán a partir de 1923. Los trabajos modernos se iniciaron con las excavaciones de M. Tarradell, a partir de 1950 y hasta 1963, los últimos años en colaboración con M. Ponsich que prosiguió las excavaciones algunos años. A partir de 1995 también han destacado en la misma los trabajos del equipo hispano-marroquí dirigido por C. Aranegui. La bibliografía sobre *Lixus* es muy abundante, pero se carece de una síntesis completa; vid. M. Tarradell, *Lixus*, Tetuán, 1959; Varios Autores, *Lixus. Actes du Colloque organisée par l'INSAP*, Roma, 1992; C. Aranegui (Coord.), *Lixus. 1*, Valencia, 2001, *Lixus. 2*, Valencia, 2005; *Lixus. 3*, Valencia, 2010.

(11) Especialmente Estrabon XVII, 3, 3, quien señalaba que la entrada del mar se realizaba en una longitud de 7 estadios. Por su parte Plinio, *NH*: V, 4 también informaba de que el mar penetraba formando un sinuoso estuario. Vid. también Solino, *Col. Rer. Mem.*, XXIV, 4 que igualmente menciona un estuario lleno de recovecos. Debe tenerse en cuenta que el Hércules romano, el Herakles griego, correspondía con el Melkart fenicio. El mismo Plinio, *NH*. XIX, 63 menciona de pasada la existencia en el estuario del *Lixus* de un *delubrum Herculis* cuyo establecimiento se decía que era más antiguo que el gaditano, texto que ha ocasionado una ingente bibliografía.

(12) Estrabon III, 2, 4: *los indígenas, que conocen la naturaleza de estas zonas, saben que los esteros pueden servir para la navegación como los ríos, y han construido sus ciudades y poblados sobre los mismos al igual que hacen sobre los ríos.... En la pleamar se utilizan los brazos confluentes cuando los istmos que los separan se hacen navegables al quedar anegados*. Estas condiciones son exactamente las mismas en el estuario del Oued Loukos.

En cualquier caso, el estero o *aestus maris* de *Lixus* permitía aquello que Estrabon documentaba como una de las riquezas de la Turdetania (Andalucía), es decir, que los barcos aprovechaban la pleamar para penetrar en el interior hasta las alturas que, como en el caso de *Lixus*, se levantaba la ciudad. En este caso, como en casi todos, no se conocen las estructuras que darían conocimiento a su puerto; no obstante, para una época posterior, la localización de las grandes industrias de salazón de salazón, en la parte baja de la colina y junto al río, marca sin duda una zona anexa más hacia el interior de donde podía hallarse el *portus*⁽¹³⁾.

Las investigaciones sobre el Marruecos fenicio-púnico han vivido de los modelos de interpretación formulados por P. Cintas y M. Tarradell hace seis décadas. En ese modelo de interpretación de los datos extraídos de la investigación arqueológica se formularon algunos principios que, sin duda, significaron avances en el conocimiento pero que, al tiempo, contenían prejuicios interpretativos. En los mismos señalamos el atraso o poco dinamismo de las comunidades autóctonas, los protagonistas de la Historia eran los navegantes fenicios, los centros costeros como escalas náuticas de esos marinos foráneos, así como la dinámica económica que estaría condicionada exclusivamente por el interés fenicio-púnico. Como consecuencia lógica de esta observación se concluía que el inicio de la transformación de los autóctonos sería muy tardío, básicamente tan sólo producido a finales del siglo III a. C.⁽¹⁴⁾.

En cierta forma, la propia arqueología en *Lixus* ofrecía algunos datos para discutir el papel no ya subordinado sino prácticamente inexistente de los componentes locales en la vida de la ciudad⁽¹⁵⁾. No nos referimos sólo a la abundante cerámica a mano presente, junto a la característica fenicia, en contextos arqueológicos antiguos. Con toda probabilidad la existencia de contactos primitivos con la navegación remontaba a momentos anteriores a la propia fundación urbana de *Lixus* realizada por los fenicios de Tiro: en el

(13) En sus exploraciones del siglo XIX tanto T. De Cuevas como Ch. Tissot creyeron reconocer el puerto en la zona baja donde las excavaciones del siglo XX descubrieron las instalaciones industriales de salazón de pescado de época romana. El lugar del puerto antiguo debe buscarse no muy alejado pero permitiendo el acceso de barcos de mayores dimensiones.

(14) Los fundamentos finales de la interpretación en M. Tarradell, «El impacto greco-fenicio en el extremo Occidente: resistencia y asimilación», *Assimilation et résistance a la cultura greco-romaine dans le monde ancien. VI Congrès International d'Études Classiques*, Paris, 1976, pp. 351-360.

(15) Cartago y probablemente *Gadir* constituyeron modelos de comunidades «cerradas» a la mezcla con los componentes africanos, como muestra la propia leyenda de la fundación de la ciudad. Por el contrario, *Lixus* y la mayor parte de las poblaciones del ámbito colonial fenicio estaba compuesta por los llamados libiofenicios, mezcla de púnicos y africanos y que según Diodoro XX, 35 tenían derecho de contraer matrimonio legal con cartagineses.

Museo Arqueológico de Tetuán se conserva un hacha de bronce de época anterior, procedente de las excavaciones antiguas⁽¹⁶⁾, y hacia 1939 en el dragado del río se descubrió una espada (hoy en el Museo de Berlín) del final de la Edad del Bronce⁽¹⁷⁾. Estos datos apuntan a que a comienzos del primer milenio a. C., con anterioridad a la fundación fenicia, los habitantes del territorio ya mantenían contactos náuticos con los de las costas de Andalucía Occidental.

El modelo de la existencia de las «escalas náuticas», como se interpretaban que eran los pequeños asentamientos costeros, ofreció en su día una respuesta coherente a los datos aportados por la arqueología. Incluso en los estudios posteriores se relacionaba con el concepto de «puertos de paso» formulado por K. Polanyi en relación con la navegación en el mar Rojo. Ahora bien, la continuación de la investigación arqueológica muestra la necesaria superación de ese limitado concepto de simples lugares de cabotaje y auxilio a los barcos por parte de los fenicios⁽¹⁸⁾. En primer lugar, la identificación en el interior del valle del Oued Laou, en Sidi KachKouch, de un asentamiento claramente indígena, al que los fenicios ya accedían en busca de productos agrícolas y metal en los siglos VII y VI a. C.⁽¹⁹⁾. Y también más recientemente, el hallazgo en Ceuta de un simple fragmento residual de un poblado de la misma época, con calle y viviendas⁽²⁰⁾, y lo que parece muy significativo, el hallazgo de restos de defensas de elefantes, marfil empleado en las exportaciones⁽²¹⁾.

(16) Y. Bokbot y J. Onrubia, «La basse vallée de l'Oued Loukkos à la fin des temps préhistoriques», en *Lixus. Actes du Colloque*, pp. 17-26.

(17) G. Souville, *Atlas préhistorique du Maroc. I. Le Maroc Atlantique*, Paris, 1973, p. 42; M. Ruiz-Gálvez, «Espada procedente de la ría de Larache en el Museo de Berlín Oeste», *Homenaje al profesor Martín Almagro Basch*, vol. 2, Madrid, 1983, pp. 63-68.

(18) Un primer replanteamiento teórico del modelo de análisis de las escalas náuticas o simples puertos de paso fue bien afrontado en su día por F. López Pardo, «Los enclaves fenicios en el África noroccidental: del modelo de las escalas náuticas al de colonización con implicaciones productivas», *Gerión*, 14, 1996, pp. 251-288.

(19) Y. Bokbot y J. Onrubia, «Substrat autochtone et colonisation phénicienne au Maroc. Nouvelles recherches protohistoriques dans la péninsule tingitane», *Productions et exportations africaines. Actualités archéologiques en Afrique du Nord, antique et médiévale*, Paris, 1995, pp. 219-231.

(20) F. Villada, J. Ramón y J. Suárez, *El asentamiento protohistórico de Ceuta. Indígenas y fenicios en la orilla norteafricana del Estrecho de Gibraltar*, Ceuta, 2010.

(21) Aunque en Marruecos no existen datos de arqueología submarina de esta época, un barco hundido en el Bajo de La Campana, en la región de Murcia en España, contenía barras de plomo hispano, así como varios colmillos de elefante africano (16 en total). Los investigadores han concluido que se trata de un cargamento de productos hispanos y marroquíes que se hundió cuando, desde un puerto de la zona de Cartagena como muestra el metal, se encaminaba a algún puerto mediterráneo. Vid. J. Mas, «El polígono submarino del cabo de Palos. Sus aportaciones al estudio del tráfico marítimo antiguo», *VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina*, Madrid, 1985, pp. 153-171.

Junto a ello, destaca el propio hecho de que no tanto la «colonización» fenicia, como la interacción entre fenicios y africanos, se dejó sentir en sus impulsos de transformación en épocas mucho más antiguas de las que fueron consideradas en su día. Así el modelo de lo tardío de la introducción de los cambios en el medio autóctono, asumido como una realidad por M. Tarradell, en la actualidad no puede mantenerse sin plantear al mismo poderosísimas objeciones. En este sentido, los trabajos arqueológicos realizados han mostrado como la interacción económica y cultural entre fenicios y autóctonos no sólo se produjo en los centros costeros, antes interpretados como meras «escalas náuticas» de los fenicios o puertos de paso. Por el contrario, desde el entorno del siglo VI a. C. se detecta la penetración de los intereses económicos y del influjo cultural a través del curso de los principales ríos del Norte de Marruecos, al menos parcialmente navegables en algunos casos.⁽²²⁾, de lo que tenemos algunos ejemplos significativos en Azib Slaoui en el curso del Oued Loukos⁽²³⁾, en Banasa en el curso del importante Oued Sebou⁽²⁴⁾, o en la zona más septentrional en Kitzan, en el curso del Oued Martil⁽²⁵⁾, en Tetuán.

Si algunos pequeños establecimientos fueron la salida al mar de las producciones mauritanas, con su comercialización por parte de los marinos fenicios, las últimas investigaciones arqueológicas muestran que, al menos desde el siglo VI a. C., los centros de intercambio con los navegantes fenicios comenzaron a trasladarse hacia zonas más al interior. Por esta razón en la actualidad parece más razonable analizar esta situación no tanto como una situación colonial, término que nos parece confuso debido a sus connotaciones contemporáneas, como de una interacción entre fenicio-púnicos y africanos, que permitió el desarrollo de comunidades libiofenicias. Aunque también este término es objeto de valoraciones diferentes, creemos que alude a la realidad de la interacción entre africanos y púnicos⁽²⁶⁾.

(22) Navegables eran con seguridad no sólo el Loukos sino también el *Sububus* (Sebou), al que Plinio, *NH.* V, 5 llama *magnificus et navigabilis*, el *Tamuda* (Martil) como recogemos en otro lugar, pero también el *Laud* (Laou) del que dice Plinio, *NH.* V, 18: *ipsum navigiorum capax*.

(23) A. Akerraz y A. El Khayari, «Prospections archeologiques dans la région de Lixus. Resultats préliminaires», *Africa Romana, XIII*, Roma, 2000, pp. 1651-1657.

(24) S. Girard, «Banasa préromaine. Un état de la question», *Antiquités Africaines*, 20, 1984, pp. 11-93; A. Arharbi y E. Lenoir, «Les niveaux préromains de Banasa», *Bulletin d'Archéologie Marocaine*, 20, 2004, pp. 220-270.

(25) D. Bernal, A. El Khayari, B. Raissouni y otros, «Actuación arqueológica preventiva en el asentamiento protohistórico y medieval de Quitzán (Tetuán). Resultados preliminares», *En la orilla africana del Círculo del Estrecho. Historiografía y proyectos actuales*, Tetuán-Cádiz, 2008, pp. 351-379.

(26) Livio XXI, 22, 3: *Lybyphoenices mixtum Punicum Afris genus*. Como hemos visto también Diodoro XX, 55, 4, enumeraba los grupos de habitantes del Norte de África, señalando a los libiofenicios como habitantes de muchas ciudades africanas que tenían lazos matrimoniales (de sangre) con los cartagineses.

Otro de los aspectos formulados en su día por M. Tarradell, y que ha tenido un extenso recorrido, es el referido al denominado «Círculo del Estrecho». El investigador partía del hecho de que *Lixus* constituyó en la orilla africana del Atlántico el referente económico que el de *Gadir* (Cádiz) suponía para la orilla europea. Ambas poblaciones portuarias actuaron con el tiempo, sin duda consorciadas, a partir de la colaboración en unos objetivos comerciales comunes. El fundamento de esta interpretación era la existencia de unos envases de productos comunes en ánforas, así como idénticos o muy similares objetos de consumo, y que mostraban el fuerte paralelismo en época fenicio-púnica en ambas orillas, a partir de una explotación económica y de unas exportaciones comunes por vía marítima⁽²⁷⁾.

Sin duda, el concepto de «Círculo del Estrecho» contenía en sí mismo una intensa potencia, en la medida en la que desde la pura arqueología descriptiva de los objetos transitaba a la interpretación histórica. Pero más allá de su fuerza como modelo de interpretación, que permitía hacer más comprensible un proceso histórico, también es indudable la fuerte aplicación de la ideología al que podía ser sometido. En este sentido, el concepto del «Círculo del Estrecho» se encuentra en la actualidad en un pleno replanteamiento, sobre todo a partir del uso descontextualizado y en buena parte abusivo del que ha sido objeto por parte de algunos investigadores españoles, que al menos en parte han asumido un supuesto papel subordinado del puerto de *Lixus* en relación con el gaditano⁽²⁸⁾.

Dos matizaciones deben ser tenidas en cuenta a la hora de valorar el problema del «Círculo del Estrecho». En primer lugar, el hecho de que M. Tarradell lo aplicó de una forma exclusiva a una etapa concreta, el entorno de los siglos VI y V a. C., siempre teniendo en cuenta la asunción de cronologías bajas por parte del mismo. En segundo lugar, que el estudio más completo de los centros fenicios en la costa de Andalucía, en Málaga y Granada, indicaba que si había diferencias con los materiales de Ibiza, y del ámbito más directo de Cartago, las mismas no eran tan intensas como había señalado M. Tarradell. En cualquier caso, la revisión posterior realizada sobre todo a partir de los envases anforarios, mostraba la vigencia del «Círculo del Estrecho» como un ámbito productivo y comercial, pero que finalizaría en el siglo IV a. C., momento en el que se produciría una mayor unificación de los materiales arqueológicos, que representarían la identidad de la comercialización y el consumo⁽²⁹⁾.

(27) Sobre todo M. Tarradell, *Marruecos púnico*, Tetuán, 1960.

(28) Este tipo de análisis, a partir de documentación antigua y de interpretaciones ya en su tiempo muy desfasadas, fueron particularmente numerosos en aportaciones en *I Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar. Actas*, vol. 1, Madrid, 1988.

(29) M. Fernández-Miranda y A. Rodero, «El Círculo del Estrecho veinte años después», *II Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar. Actas*, vol. 2, Madrid, 1995, pp. 3-20.

La época mauritana

Desde finales del siglo III a. C. está documentada la existencia del reino de la *Mauretania*. Sus habitantes, el pueblo de los *mauri* o moros⁽³⁰⁾, al igual que sus vecinos los nómadas, sirvieron de forma continuada como mercenarios en el ejército de Cartago. Los reclutadores cartagineses accedían a los puertos y embarcaderos marroquíes y, en ocasiones, durante un tiempo realizaban ellos mismos la selección, en otros casos aceptaban la selección realizada por las autoridades locales. El problema como en tantos casos es que las fuentes literarias (en especial Livio) se limitan a mencionar de forma genérica la actuación del contingente moro, pero sin precisiones algunas acerca del reclutamiento, o bien de sus lugares de procedencia. Tan sólo en un texto secundario, de carácter poético, se hace alusión a *Tingi* (Tánger) y *Lixus* como lugares de procedencia de mercenarios.

Un dato particularmente interesante procede de los descubrimientos realizados en el puerto de Melilla. Se trata ésta de la ciudad antigua que recibió el nombre de *Rusadir*, que significa «cabo imponente», mismo significado que el nombre griego de *Metagonium*⁽³¹⁾. Parece fuera de duda que se trató de una fundación fenicia, los materiales más antiguos hasta ahora descubiertos son de finales del siglo VI a. C., que se convirtió en un puerto de relativa importancia desde momentos antiguos⁽³²⁾. En el año 1953, y sobre todo en 1981, el dragado del puerto de Melilla, que se halla en el lugar mismo del antiguo, puso al descubierto una serie de restos de un barco que había permanecido en buena parte intacto. La draga del puerto extrajo en las dos ocasiones fragmentos de madera, muchos clavos y pequeñas piezas de metal, y sobre todo un enorme cantidad de monedas antiguas. El cálculo

(30) Estrabon XVII, 3, 2: *allí habitan los maurusios según les llaman los griegos, los moros según la denominación de los romanos y de ellos mismos, que es un pueblo africano grande y próspero al que un estrecho separa de Hispania.*

(31) Otra referencia al puerto de *Rusadir*, y a sus conexiones marítimas, creemos reconocer en Estrabon XVII, 3, 6 cuando al mencionar *Metagonium*, en las proximidades de la desembocadura del río *Molochath*, indicaba que se encontraba casi frente a *Carthagonova* y que la travesía entre una y otra era de unos 3.000 estadios. Se trata de la fórmula que los geógrafos antiguos utilizaban para indicar la relación entre los puertos de una orilla y de la otra.

(32) En el siglo IV a. C. el relato griego, pero que narra el comercio marítimo cartaginés, del Periplo de Scylax, 111 mencionaba después de la ciudad de *Siga* y su río, en la desembocadura del Tafna, la ciudad de *Akros* y su golfo, una isla desierta llamada *Drinaupa*, y la columna de Hércules en África que era el cabo *Abila*. Esta ciudad y puerto de *Akros*, *Akra*=cabo o punta, es con casi total seguridad la de *Rusadir*, con lo que el texto menciona su carácter de ciudad portuaria ya en el siglo IV a. C. La isla desierta de *Drinaupa* es con más probabilidad Alborán, aunque también podría tratarse en una navegación costera la de Alhucemas. La narración parece recoger un salto bastante claro en la costa mediterránea de Marruecos, por lo que se ha apuntado la posibilidad de que desde Melilla buena parte de los barcos cartagineses enfilaran profundamente hacia el Norte, bien a alta mar (en el sentido de la cita de Alborán) o bien a las costas españolas.

de las mismas, debido a su dispersión entre las personas, resulta difícil, pero según los distintos testimonios más fiables oscilan entre una cifra próxima a las 10.000 y las 16.000.

Aunque la mayor parte de las monedas se perdieron en el comercio, lo cierto es que se pudieron recuperar para su estudio varios cientos de ellas. Pertenecían a unos tipos muy similares, buena parte de ellos en mezcla de plata, con la representación del caballo (símbolo de Cartago) en el reverso⁽³³⁾. En principio se especuló con la posible existencia de una ceca militar itinerante, si bien con posterioridad también se apuntó a la posibilidad de que los restos procedieran de un barco procedente de Cartagena. No obstante, los últimos estudios sobre las monedas apuntan en otra dirección contraria, de tal forma que hay bastante coincidencia en concluir que se trataba de un barco que procedía de Cartago, hundido en el puerto de *Rusadir* cuando transportaba al mismo una remesa de paga para los mercenarios. La fecha del hundimiento del barco puede ponerse en relación con la parte media de la guerra, en torno al 210 a. C., por tanto más antigua que el «tesoro de Tánger», también relacionado con la paga de mercenarios pero en los momentos finales del conflicto⁽³⁴⁾.

La época mauritana en Marruecos tiene momentos diferentes⁽³⁵⁾. La fundación de la ciudad de *Tingi*, producida probablemente a finales del siglo III a. C.⁽³⁶⁾, supuso el surgimiento de un importante puerto que amplió las posibilidades del existente con anterioridad. Debe tenerse en cuenta que según avanzó el tiempo la urbe tingitana se convirtió en un centro urbano fundamental, marcado sobre todo por la ubicación de su propio puerto en la zona del estrecho de Gibraltar. La intervención del general romano Sertorio, en el año 81 a. C., con su campaña contra Ascalis, parece reflejar que en esos

(33) C. Alfaro, «Lote de monedas cartaginesas procedentes del dragado del puerto de Melilla», *Numisma*, 232, 1993, pp. 7-42; E. Gozalbes, «Novedades de numismática de la Mauritania Occidental», *Antiquités Africaines*, 34, 1998, pp. 21-30.

(34) L. Villaronga, «The Tangier Hoard», *Numismatic Chronicle*, 149, 1989, pp. 149-162. La composición de este lote de monedas, que incluye piezas de *Gades* y de *Ebusus*, parece indicar que los mercenarios en cuestión podían ser de procedencia hispana.

(35) El periodo del rey Baga, finales del siglo III a. C., con sus desconocidos sucesores que dependieron mucho del reino de la Numidia; a partir del último cuarto del siglo II a. C. el reinado de Bochus I, que se caracterizó por la ampliación territorial a partir de la guerra de Yugurtha, que supondrá para él además la integración del principal puerto de *Siga*, convertida en su principal capital. Después la fase de reyes como Sossus y sobre todo Bogud y Bochus II. Finalmente, entre el 25 a. C. y el 39 d. C. la monarquía de Juba II y Ptolomeo.

(36) M. Ponsich, *Recherches archéologiques a Tanger et dans sa région*, Paris, 1970; «Tanger Antique», *Aufstieg und Niedergang der römischen Welt*, 10 (2), 1982, pp. 787-816; «Origines et témoignages de l'histoire antique de Tanger», *Actas I Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*, vol. 1, Madrid, 1988, pp. 39-54.

momentos *Tingi* constituía una capital del reino mauritano⁽³⁷⁾. Sin embargo, es cierto que todavía disponemos de escasos datos para aquilatar el papel del puerto de *Tingi* en estos momentos, aunque podemos sospechar que el frecuente paso de tropas mauritanas hacia Hispania, para intervenir en los conflictos romanos en esa zona, se efectuó precisamente desde su puerto⁽³⁸⁾.

En cualquier caso, las condiciones de *Tingi* como puerto no podían desplazar del todo el papel comercial de *Lixus*. Deben tenerse en cuenta las condiciones naturales algo limitadas del puerto de *Tingi*, y que ya en el siglo XI reflejaba al-Bakri: su puerto era frecuentado por barcos pero de pequeño tamaño, pues los grandes navíos no iban al mismo ya que su rada era muy peligrosa cuando soplabla el viento del Este o Levante⁽³⁹⁾. Sin duda en la antigüedad tuvieron que padecer este problema, que sin duda paliaron en gran parte con importantes infraestructuras portuarias. Las ruinas de las mismas, más tarde enteramente desaparecidas, todavía eran visibles en el siglo X cuando el geógrafo Ibn Hawkal indica la existencia de grandes ruinas en la orilla misma del mar⁽⁴⁰⁾. Sin duda corresponden a las de época romana, cuando *Tingi* se convirtió en el principal puerto de la Mauretania Tingitana⁽⁴¹⁾.

También podría señalarse la existencia de un pequeño puerto fluvial en el curso del Oued Martil, en relación con la ciudad de *Tamuda*⁽⁴²⁾. Pero

(37) Plutarco, *Sertorio*, 9. La campaña de Sertorio ganaría cierta fama mítica a partir de que en el territorio ordenara abrir la sepultura monumental que se atribuía a Anteo como rey del pasado; Estrabon XVII, 3, 8 a partir del escritor latino Tanusio Gemino. Dicha tumba con toda probabilidad se trataba del monumento megalítico de M'Zora.

(38) Se ha planteado con argumentos diversos la posibilidad de que la monarquía mauritana, siguiendo el modelo de las monarquías helenísticas, dispusiera de una flota propia, que emplearía para el traslado de tropas y expediciones. Vid. O. Aït Amara, «Les Numides et les Maures possédaient-ils une flotte de guerre?», *Aquila Legionis*, 10, 2008, pp. 7-21. En cualquier caso deben indicarse dos cuestiones; la primera de ellas es que utilizar barcos para tránsitos de tropas o deportaciones, o incluso para la exploración de las islas Canarias por parte de Juba II, no requería de una forma necesaria su propiedad, sino que podían perfectamente ser barcos y tripulaciones contratadas. Y en segundo lugar, que para la época del rey Juba II, cuando es más verosímil, la base portuaria principal se hallaba en la capital, en *Caesarea* (Cherchel) que sería la residencia de esa hipotética flota real acerca de cuya existencia somos escépticos.

(39) A. Al-Bakri, *Description de l'Afrique Septentrionale*, trad. francesa de M. G. de Slane, 2º ed., Paris, 1965, p. 214.

(40) Ibn Hawkal, *Configuración del mundo (fragmentos alusivos al Magreb y España)*, trad. de M. J. Romani, Valencia, 1971, p. 30. Vid. en general A. Siraj, «De Tingi à Tandja: le mystère d'une capitale déchué», *Antiquités Africaines*, 30, 1994, pp. 281-302.

(41) La navegación desde Cartago hasta las Columnas de Hércules, en la entrada oriental del estrecho de Gibraltar, se hacía en excelentes condiciones de navegación en siete días y siete noches; Periplo de Scylax, 111. la travesía a lo largo de la costa africana del estrecho duraba dos días, mientras desde el cabo Espartel (cabo *Hermes*) a *Cerné* (Mogador) se hacía en 10 días de navegación; Periplo de Scylax, 112.

(42) Se deduce de la afirmación ya indicada de Plinio, *NH*. V, 18: *flumen Tamuda navigabile, quondam et oppidum*. La versión más usual refleja que el río Martil era navegable y que antes había allí una ciudad, aunque de acuerdo con otra colocación de la puntuación podría significar que el río

como señalamos, en época mauritana el puerto principal de Marruecos continuó siendo el de *Lixus*. La descripción de Estrabon es muy significativa, aunque se basa en fuentes muy anteriores a su época, con mucha probabilidad Artemídoro de Éfeso (hacia el año 100 a. C.). Indicaba Estrabon que en las cercanías del cabo *Cotes*, que sabemos que correspondía con el Spartel, se encontraba una pequeña ciudad que dominaba el mar y que correspondía con *Lixus*⁽⁴³⁾. Esta referencia al control del mar encierra justamente una mención a la importancia portuaria de la ciudad. Proseguía indicando que al Sur de *Lixus* y del cabo *Cotes* se hallaba el golfo llamado Empórico, puesto que el mismo poseía puertos comerciales púnicos. Como hemos señalado en un trabajo reciente, la referencia de Estrabon contiene términos confusos, lo que denomina golfo Empórico es la costa entre el cabo Spartel y el Oued Loukos, y el autor en realidad se está basando en el Periplo de Hannon, que atribuye a Ophelas⁽⁴⁴⁾.

No disponemos de datos directos en relación con el tráfico de los puertos de *Tingi* y de *Lixus* en estos momentos. No obstante, la investigación arqueológica del equipo hispano-marroquí dirigido por C. Aranegui ha concluido que hacia mediados del siglo II a. C. en *Lixus* comenzó una corriente creciente de aportación de ánforas itálicas, en concreto contenedoras de vino. Dicho trasiego comercial debió indudablemente aumentar sensiblemente desde finales del siglo II a. C., debido a la apertura que la política del rey Bochas I significó en relación con Roma. La relación del puerto de *Lixus* con el de *Gades* aparece también certificado por Estrabon, que mencionaba el acceso frecuente a la zona por parte de los pescadores gaditanos⁽⁴⁵⁾.

El papel comercial de los puertos de *Tingi* y de *Lixus* también se deduce de la difusión de las monedas de su ceca, de un lado, así como de algunos materiales arqueológicos del otro. Aunque las producciones de sus respectivas cecas eran piezas fraccionarias, de escaso valor, y tuvieran escasa difusión exterior, lo cierto es que en el Sur de España se han encontrado y se atestiguan más de un centenar de piezas. El predominio evidente en las

había sido navegable en la antigüedad y que la ciudad continuaba existiendo. La investigación arqueológica ha mostrado que la ciudad mauritana de *Tamuda* fue destruida en la guerra romana de conquista del país. El río Martil continuó siendo navegable; Al-Bakri, *Description...*, p. 210 lo menciona con el nombre de Oued Ras, afirmando que era navegable para barcos pequeños hasta las cercanías de Tetuán. En el siglo XVI se estableció un puerto comercial y corsario en el interior del río, a unos 4 kms. de su desembocadura que fue utilizado hasta el siglo XIX, en el lugar donde se había construido la «Aduana».

(43) Estrabon XVII, 3, 2.

(44) E. Gozalbes, «El supuesto periplo de Ophelas en el África atlántica», *Latomus*, 73 (1), 2014, pp. 32-43.

(45) Estrabon II, 3, 4.

mismas lo tiene la ceca de *Tingi* con un 40%, señalando la importancia de sus relaciones, siendo las de *Lixus* bastante más modestas en número (en torno al 16%)⁽⁴⁶⁾. Pero además la faceta portuaria de exportación de las producciones marroquíes en la época mauritana avanzada se constata bastante bien en la presencia de ánforas con el rótulo de *LIX* o de *TING*, referencia al puerto de salida, en Pompeya, así como en algún barco hundido⁽⁴⁷⁾.

La época de Juba II y Augusto se caracterizó precisamente por ese desarrollo de la dualidad portuaria: *Tingi* había sido convertida en centro romano, exceptuada de la autoridad real, mientras por el contrario *Lixus* quedaba como principal puerto occidental de la monarquía mauritana, que tenía unas relaciones muy intensas con el puerto hispano de *Gades*⁽⁴⁸⁾. Augusto puso en práctica su sistema a partir de una decisión política muy influyente en el tiempo, y que debemos interpretar como el intento de controlar los lugares de paso de las mercancías para el cobro del *portorium* o derechos de aduana. En este sentido, la administración romana estableció que el paso corriente entre Hispania y las Mauretanas se produciría a partir de dos travesías: la realizada de *Baelo-Tingi*, entre la Bética y la Mauretania occidental, y la *Carthagonova-Caesarea*, entre la Tarraconense y la Mauretania oriental. A este respecto resulta significativa la referencia de Estrabon cuando indicaba que *desde Belon es desde donde habitualmente se hace la travesía hacia Tingi de la Mauretania*⁽⁴⁹⁾. La conexión náutica de los puertos en la costa marroquí la reflejaba el propio geógrafo en la descripción de este país: *si se navega desde Lixus en dirección al mar interior se encuentran Zelis y Tiga*⁽⁵⁰⁾. El puerto de *Zilil* se encontraba justamente al fondo de otro estero que la pleamar formaba en el curso bajo del río Tahadartz⁽⁵¹⁾.

(46) E. Gozalbes, «Un documento del comercio hispano-africano: las monedas de cecas mauritanas aparecidas en Hispania», *Homenaje al Profesor Carlos Posac Mon*, vol. 1, Ceuta, 2000, pp. 207-227 que puede completarse con C. y E. Gozalbes, «Sobre algunas monedas africanas descubiertas en el Sur de España», *Africa Romana*, XVII, vol. 2, Roma, 2008, pp. 1187-1198. En cualquier caso, la presencia de las piezas de la ceca de *Lixus* es bastante más numerosa en la zona de Cádiz respecto a la de Málaga.

(47) Vid. entre otros N. Ben Lazreg, M. Bonifay, A. Drine y P. Troussset, «Production et commercialisation des salsamenta de l'Afrique ancienne», en *Productions et exportations africaines. Actualités archéologiques en Afrique du Nord antique et médiévale*, Pau, 1995, pp. 108 y 118.

(48) Estrabon XVII, 3, 2 indicaba que *Lixus* se hallaba a 800 estadios de navegación de *Gades*, fórmula que utilizan los geógrafos antiguos para señalar las comunicaciones; E. Gozalbes, «El papel económico de los puertos», p. 558. Como veremos más adelante también Agripa, en su breve tratado geográfico, consignó esta correspondencia entre los dos puertos.

(49) Estrabon III, 1, 8

(50) Estrabon XVII, 3, 6.

(51) La ciudad mauritana fue convertida en colonia romana por parte de Augusto hacia el 27 a. C. De forma tradicional se identificaba con Asilah, pero los restos materiales han demostrado su relación con las importantes ruinas de Dchar Jdid cerca del Souq el Had el-Gharbia. Pese a los cambios y colmatación del terreno, en épocas de lluvias abundantes todavía hoy es muy evidente el

La época romana: el desarrollo de Tingi

Las fuentes literarias sobre el Marruecos antiguo no aumentan de forma relevante en la época de su integración en el imperio romano. Un episodio histórico sin embargo documenta la comunicación del puerto de *Tingi*; en el año 69 el procurador *Luceius Albinus*, que acumulaba los gobiernos de la Tingitana y de la Cesariense, tomó partido por el emperador Otón en la guerra civil posterior a la muerte de Nerón. Debido a su actuación, disponía de una gran cantidad de tropas, amenazaba con pasar a Hispania desde la Tingitana, desde la legión hispana se remitieron agentes que soliviantaron a una parte de la población o de los propios destacamentos militares contra el procurador provincial. Éste se sintió inseguro en tierra marroquí, por lo que embarcó en *Tingi* con destino a *Caesarea*, pero al desembarcar en este último puerto fue asesinado tanto él como su esposa⁽⁵²⁾. Se trata del único dato expreso acerca de la comunicación entre los puertos de la Tingitana y la Cesariense.

Otro dato indirecto, esta vez tomado de la epigrafía a partir de una inscripción latina descubierta en Tánger en el siglo XVII. Se refiere a otro procurador provincial posterior de la época de Trajano, Publius Besius Betuinianus, quien a la vuelta de su participación en la guerra dácica, fue honrado por los *exacti* de su Estado Mayor en la ciudad de *Tingi*, sin duda con motivo de su desembarco en la misma⁽⁵³⁾.

Llegados a este punto debemos señalar un problema referido a la documentación a partir de la escasa investigación en aguas marroquíes en relación con la arqueología subacuática. Hemos aludido al barco cartaginés hundido en el puerto de Melilla, y de igual forma podemos referir los restos (encontrados en la playa) en la zona de Roches Noires en Casablanca, indudablemente pertenecientes a un barco que en la guerra civil romana posterior a la muerte de César, aparentemente huyó de la zona andaluza del río Guadalquivir (deducción obtenida a partir de las monedas). En el caso de Ceuta son muy numerosos los vestigios de barcos hundidos, especialmente localizados en la bahía de Benyounech, pero también en las cercanías del propio puerto ceutí actual, y cuya cronología por las ánforas parecen apuntar

crecimiento notable de la laguna que en la antigüedad permitía la navegación, con barcos pequeños, hasta las inmediaciones de la ciudad; vid. M. Ponsich, «Contribution à l'Atlas archéologique du Maroc: région de Tanger», *Bulletin d'Archéologie Marocaine*, 5, 1964, p. 273, pl. VI.

(52) Tacito, *Hist.* II, 58: *ipse Albinus, dum e Tingitana provincia Caesariensem Mauretanium petit, in appulsu litoris trucidatus; uxor eius, cum se percussoribus obtulisset, simul interfecta est.* Sobre el episodio del traslado y la muerte de Luceius Albinus vid. R. Rebuffat, «Notes sur les confins de la Maurétanie Tingitane et de la Maurétanie Césarienne», *Studi Magrebini*, 4, 1971, pp. 56-60.

(53) CIL VIII, 9990.

a un neto predominio de los siglos I y II⁽⁵⁴⁾: en su mayoría fueron barcos que buscaron un puerto seguro en la zona, no logrando llegar a ese destino. En el caso de Tánger, dos barcos antiguos hundidos fueron localizados en su día en la zona del cabo Spartel, de uno de los cuales se recuperó aparte de lingotes de plomo una gran cantidad de plomo en bruto, cuestión que le permitió considerar el que este plomo procedía de las numerosas minas de la zona de Ceuta y Tetuán, desde cuyos desembarcaderos se pondría en circulación⁽⁵⁵⁾.

Con la conquista romana, después del asesinato del rey Ptolomeo por parte de Calígula, y de la guerra de conquista terminada por el ejército en época de Claudio, las tierras marroquíes pasaron a constituir la provincia imperial de la Mauretania Tingitana. Los romanos pugnarán por aumentar la integración de la zona en los circuitos del comercio mediterráneo⁽⁵⁶⁾, lo que supuso sin duda las obras y reactivaciones de los puertos del territorio. Pese a todo, consideramos la existencia de una continuidad respecto al modelo anterior. En lo que se refiere a *Lixus* la continuación de su importante puerto es evidente, y puede deducirse incluso de la conversión de la ciudad en colonia romana por parte de Claudio⁽⁵⁷⁾. Con toda probabilidad mantuvo su relación privilegiada con el puerto bético de *Gades*, pero no es menos cierto que no disponemos de datos muy concretos en las fuentes literarias. En efecto, las referencias de Plinio⁽⁵⁸⁾ y de Solino⁽⁵⁹⁾ acerca de su distancia a *Gades*, que calculan de forma correcta en unas 112 millas, en realidad están tomadas de Agripa, a comienzos del siglo I.

En todo caso, curiosamente en relación con su estuario navegable, debe reflejarse que el geógrafo Ptolomeo menciona las desembocaduras de los ríos *Zilia* (Tahadartz) y *Lix* en la línea de costa⁽⁶⁰⁾, pero sin embargo menciona como ciudades ubicadas en el interior las de *Zilia* y la propia *Lix*⁽⁶¹⁾. No disponemos de datos expresos sobre el puerto comercial en época imperial romana, aunque sí es indiscutible la extraordinaria importancia de la actividad pesquera, como muestran las imponentes factorías de salazón de pescado de época romana. El

(54) Los datos en parte fueron recogidos y estudiados en su día por J. Bravo, «Vestigios del pasado de Ceuta», *Inmersión y Ciencia*, 5, 1972, pp. 5-32; M. I. Fernández García, *Aportación al estudio del comercio antiguo a través de los hallazgos submarinos de la zona de Ceuta*, Ceuta, 1983

(55) M. Ponsich, «Le trafic du plomb dans le détroit de Gibraltar», *Hommages à A. Grenier*, Bruselas, 1962, vol. 3, pp. 1271-1279.

(56) M. P. Charlesworth, *Trade Routes and Commerce of the Roman Empire*, Cambridge, 1924; P. Arnaud, *Les routes de la navigation Antique. Itinéraires en Méditerranée*, Paris, 2005, y para el caso concreto del Marruecos romano, E. Gozalbes, *Economía*, pp. 137 y ss.

(57) Plinio, *NH*. V, 3.

(58) Plinio, *NH*. V, 9.

(59) Solino, *Coll. Rer. Memor.* XXIV, 11.

(60) Ptolomeo IV, 1.

(61) Ptolomeo IV, 7.

volumen de su producción, así como el de otras muchas existentes en la costa de la península tingitana, sugiere la existencia de volúmenes importantes de exportación⁽⁶²⁾.

Otros dos puertos que en época romana reactivaron su papel iniciado antes fueron *Sala* (Rabat) en la costa atlántica, y la ya mencionada *Rusadir* en el litoral mediterráneo. Sobre la primera hay escasos datos, si bien la referencia de Pomponio Mela a que *Sala* y *Lixos* se hallaban en la costa del Océano indudablemente se trata de una alusión indirecta a su carácter portuario⁽⁶³⁾. También el mismo Mela menciona en la costa mediterránea las pequeñas ciudades marítimas de *Rusgada* y *Siga*⁽⁶⁴⁾, y no pueden albergarse dudas de que con la primera se estaba refiriendo a *Rusadir*. Pero sobre el puerto melillense será sobre todo Plinio quien en su descripción de la costa mediterránea ofrezca la referencia más expresa al indicar la existencia de *Rhyssadir oppidum et portus*⁽⁶⁵⁾. Se trata en este caso de una significativa referencia expresa a la existencia del puerto melillense, sobre el que volveremos algo más adelante.

Como señalamos, el papel del puerto de *Tingi* se vio reforzado a raíz del establecimiento de la provincia romana. Debe tenerse en cuenta que el Marruecos antiguo precisaba de su integración en el comercio mediterráneo, y es indudable que lo hizo a partir de la ruta del comercio naval entre *Gades* y los puertos itálicos. En este sentido, *Sala* para productos como la púrpura, el marfil o la madera, y *Lixus*, sobre todo para los productos pesqueros y agropecuarios, sin duda eran importantes, pero la posición estratégica del puerto de *Tingi* favorecía su relación con la ruta naval indicada⁽⁶⁶⁾. Las referencias de las fuentes literarias se repiten en lo que respecto al mantenimiento de la relación de su puerto con el de Baelo, en la Bética. En este sentido podemos mencionar el testimonio de Plinio, cuando indicaba que el puerto de *Tingi* se hallaba a unas 30 millas del de *Baelo* por la ruta más corta⁽⁶⁷⁾, distancia por otra parte bastante mayor de la real. De igual forma Solino señalaba que

(62) La cronología de las instalaciones de *Lixus* señala un inicio en época de Juba II y después un aumento importante a lo largo de la época romana, alcanzando su máximo en el siglo III. Esta mayor actividad pesquera está confirmada para esta época para las factorías de salazón de la costa del estrecho de Gibraltar, y sobre todo del entorno de Ceuta y de Tetuán. M. Ponsich, *Aceite de oliva, op. cit.* defendió que la exportación del salazón de pescado tingitano se realizó de forma unificada con el gaditano en lo que llamó «consorcios comerciales».

(63) Mela III, 10.

(64) Mela I, 5.

(65) Plinio, *NH*, V, 18.

(66) El puerto de *Tingi* jugaba este papel de centro en las navegaciones hacia y desde Hispania, y hacia el Atlántico y hacia el Mediterráneo. Si en los relatos de navegaciones de los Periplos el tránsito aparece en dirección Este-Oeste, desde Cartago, por el contrario en los de época mauritana y romana (Estrabon, Mela, Plinio, Ptolomeo o el Itinerario de Antonino) la dirección es la contraria, lo que parece reflejar un cierto predominio de la misma. .

(67) Plinio, *NH*, V, 3

partiendo de *Baelo* en la Bética se llegaba a la ciudad de *Tingi* en una travesía de 33 millas⁽⁶⁸⁾.

La importancia del puerto de *Tingi* como entrada y salida de viajeros y productos⁽⁶⁹⁾ se manifiesta en el propio texto del Itinerario de Antonino. En efecto, en el mismo llama la atención que *Tingi* aparece como punto de salida de los tres itinerarios que se citan en la Mauretania Tingitana.: uno que la unía con el puerto atlántico de *Sala*⁽⁷⁰⁾, a través de *Zilil*, *Tarbernis*, *Lixus*, *Frigidis*, *Banasa*, y *Thamusida*; otro que la unía con *Tocolosida* y *Volubilis* a través de *Ad Novas*, *Oppido Novo*, *Tremulis*, *Vopiscianis*, *Gilda* y *Aquis Dacicis*⁽⁷¹⁾. Finalmente un tercer itinerario que no era terrestre sino de navegación, como indica la expresión *A Tingi litoribus navigatur usque*, hasta el ya mencionado puerto de *Rusadir*⁽⁷²⁾, en medio de los que se mencionan toda una serie de desembarcaderos en los que se establecían *mansiones*, es decir *Septem Fratres* (Benyounech), *Abila* (Ceuta), *Aquilam Minorem* (Restinga), *Aquilam Maiorem* (Cabo Negro), *Taenia Longa* (Oued Laou), *Cobucla* (Yebha), *Parietina* (Badis), *Promunturium*, *Sex Insulas* (Alhoceima), *Promunturium Cannarum*, *Promunturio Rusadir* (Ras as-Dir, cabo de Tres Forcas), *Rusadir* y *Tres Insulas* (Chafarinas)⁽⁷³⁾.

Sin embargo, el propio Itinerario de Antonino en otro lugar diferente, texto no utilizado para el caso de Marruecos por no haber sido recogido por R. Roget, indicaba que la navegación, *per maritima loca*, desde *Tingi Mauretania* hasta Cartago, tenía en su recorrido toda una serie de puntos. De ellos se mencionan como los auténticos puertos, mucho más allá de desembarcaderos, que eran los de *Rusadir*, a 318 millas, *Caesarae Mauretaniae* a 493 millas de *Tingi*, *Saldis* a 218 millas de la anterior, *Rusiccade* a 217 millas, *Hippone regio*, a 115 millas, finalmente *Carthagine* a 193 millas⁽⁷⁴⁾. El dato refleja la realidad de la costa mediterránea de la Tingitana, en la que los únicos lugares con categoría de puerto eran *Tingi* y *Rusadir*.

(68) Solino, *Coll. Rer. Mem.* XXIV, 1.

(69) Respecto a los productos el comercio entre provincias incluía en determinados puntos y puertos el establecimiento de los derechos del *portorium*, red de puertos a la que el de *Tingi* pertenecía indudablemente. Al respecto el estudio tradicional de S. J. De Laet, *Portorium. Étude sur l'organisation douanière chez les romains*, Brujas, 1949. La tasa oscilaba entre el 1 y el 5%, con preferencia en el 2'5% (la *quadragesima*) por ejemplo establecida en Hispania. En el África romana se conocen dos tarifas de impuestos, pero ambas terrestres, destacando la de Zaräi, CIL VIII, 4508, que establece el impuesto por el tráfico entre las Mauretania y Numidia, documento del año 202 que recoge el tránsito de esclavos, animales salvajes, ganados, productos textiles, cueros, vino y dátiles sobre todo.

(70) *Itin. Anton.*, 6-9.

(71) *Itin. Anton.*, 23-24.

(72) *Itin. Anton.*, 9-11.

(73) E. Gozalbes, «El papel económico de los puertos», p. 551.

(74) *Itin. Anton.*, 2-6.

Finalmente, existe otro texto paralelo al *Itinerarium Antonini* que confirma el importante papel de *Tingi* como centro de las navegaciones. Nos referimos al *Itinerarium Maritimum* que recoge alguna de las principales rutas náuticas entre puertos en el mundo romano. El Itinerario Marítimo confirma plenamente lo que vimos ya en la época de Juba II, documentado por Estrabon, y de la segunda mitad del siglo I, citado por Plinio: la utilización de dos itinerarios oficiales para el tránsito desde las Mauretanas hacia Hispania. El primero de ellos era el que nos interesa, el existente entre *Tingi* y *Belone*, al que se atribuyen 220 estadios de navegación; el segundo era el existente entre *Caesarea* y *Carthagine Spartaria (Carthagonova)* y que se calcula en unos 3.000 estadios⁽⁷⁵⁾. Las otras referencias no interesan por cuanto al citar las islas que había *inter Hispanias et Tingi Mauretanium* no se está refiriendo al puerto mismo sino al territorio marroquí.

La Antigüedad Tardía: el puerto de Ceuta

La desaparición casi total de las fuentes de información constituye un fuerte impedimento para el conocimiento de los puertos de Marruecos desde finales del siglo III. La continuidad de *Tingi* parece incuestionable, como puerto de entrada y salida del país que, reducido en dimensiones, había sido adscrito a la administración de la *diócesis Hispaniarum*. Este silencio informativo también es compartido por *Lixus*, ciudad que también tuvo continuidad en el siglo IV como muestra la arqueología. En todo caso, la continuidad de una situación de acceso marítimo en fechas muy tardías se certifica por el hallazgo relativamente frecuente en la misma de monedas bizantinas, lo que parece reflejar una continuidad de su puerto en los siglos VI y VII⁽⁷⁶⁾. No obstante, carecemos totalmente de fuentes documentales para conocer la realidad de estos contactos y de los posibles intercambios comerciales.

Muy probablemente en el siglo IV la tendencia de la travesía del estrecho entre España y Marruecos se fue desplazando hacia su punto de máxima angostura. Los textos geográficos de esta época, muy esquemáticos y de escasa calidad, por lo general denominados como «Geógrafos Latinos Menores», en muchas ocasiones mencionan la Mauretania Tingitana a partir de algunos puntos indicativos: característica muy común era la de indicar que la Tingitana arrancaba de los montes conocidos como *SeptemFratres*. Este topónimo, de valor cambiante, ha dejado su nombre en Ceuta, pero en la antigüedad se identificaba mucho más con Benyounech, puesto que

(75) *Itin. Marit.*, 495-496; vid. K. Miller, *Itineraria Romana*, Stuttgart, 1916, p. LXVII.

(76) E. Gozalbes y H. Gozalbes, «Un catálogo numismático del Museo Arqueológico de Tetuán (Marruecos) en 1956», *Gaceta Numismática*, 186, 2013, pp. 159-168. También aparece alguna pieza de los siglos VIII al X, lo que señala la continuidad comercial de la ciudad en los primeros siglos de la islamización de Marruecos, cuando era conocida con el nombre de Tshummus.

se ubicaba al Este de *Abila* (Ceuta). El hecho de reflejar que la provincia mauritana arrancaba de ese lugar sugiere que el trayecto a grandes rasgos de Algeciras-Gibraltar a Ceuta-Benyounech ya ocupaba un lugar relevante, lo que naturalmente exigía la potenciación del papel de algún puerto de esa zona⁽⁷⁷⁾. Debe tenerse también en cuenta que la investigación arqueológica y los descubrimientos numismáticos reflejan la potenciación de la vida en la Mauretania Tingitana en el siglo IV.

Otro síntoma de lo que señalamos se encuentra en las situaciones de paso del estrecho producidas en el siglo V y cuyo testimonio ofrecen algunas fuentes. La primera de estas situaciones de tránsito, hacia el 415, fue el intento de paso del estrecho por parte del rey visigodo Walia; su intento de tránsito hacia las costas marroquíes terminó en un rotundo fracaso porque en el estrecho, muy probablemente en su zona más angosta, el convoy de barcos fue desbaratado a causa de una tormenta⁽⁷⁸⁾. La segunda se refiere al tránsito en el año 429 por parte de los vándalos encabezados por su rey Genserico. Aunque no existe pleno acuerdo en lo que respecta al punto de Marruecos en el que se produjo el desembarco, el hecho de que sí se indique que el puerto de embarque fue el de *Traducta* también hace mucho más verosímil que el desembarco se produjera en Ceuta o sus alrededores⁽⁷⁹⁾. Y naturalmente, aunque en este caso habrían cambiado las condiciones, no está de más destacar como en el año 711 el paso de las tropas árabo-beréberes dirigidas por Tarik se produjo precisamente desde Ceuta hacia Gibraltar y Algeciras⁽⁸⁰⁾.

(77) La arqueología demuestra una fuerte potenciación de la población de Ceuta desde la segunda mitad del siglo III. Un magnífico ejemplo a este respecto lo demuestra la basílica paleocristiana del siglo IV, sin duda la principal de la antigua provincia de la Tingitana, y de las más importantes del Occidente; vid. E. A. Fernández Sotelo, *Basílica y necrópolis paleocristianas de Ceuta*, Ceuta, 2000.

(78) Orosio, *Hist.* VII, 43, 11 cita el *fretum Gaditanum*, al igual que Isidoro, *Hist. Goth.*, 22, señalando aquel que se produjo a 12 millas que es la distancia entre Ceuta y la bahía de Algeciras; Jordanes, *Get.* XXXIII, 173 se equivoca en las circunstancias del evento, pero indica que el paso se producía en la zona más angosta del *fretus Gaditanus* que tenía 7 millas (=10, 5 kms.) en un cálculo demasiado corto. Este intento de ocupación de los puertos del litoral tingitano con toda probabilidad no se produjo contra Roma sino por indicación de la misma, puesto que los visigodos actuaban en Hispania en parte al servicio de los romanos. Al año siguiente recibieron en un *foedus* la Aquitania, por lo que es verosímil que el intento de paso a Marruecos fuera de acuerdo con ellos, como una misión de ocupación y protección de la Tingitana; C. Dimas y E. Gozalbes, «Un momento crítico: el fin del dominio romano en las provincias hispanas (409-429)», *Studia Historica, Historia Antigua* 30, 2012, pp. 189-215.

(79) Según Procopio, *Bell. Vand.* I, 3, 26 menciona el *fretum Gaditanum*; Victor de Vita, *Hist. Pers.* I, 1 el paso se produjo en la zona más angosta del Estrecho; Gregorio de Tours, *Hist. Franc.* II, 2, el paso se produjo desde *Traducta*; C. Dimas y E. Gozalbes, «Un momento crítico», pp. 211-212.

(80) A este respecto remitimos a todas las fuentes árabes que señalan el paso de las tropas de Tarik desde Ceuta a Algeciras y Gibraltar, al igual que algunas de ellas precisan que al año siguiente Musa ibnNusair embarcó en Marsa Musa (al Oeste de Benyounech). El paso desde el puerto de Ceuta está confirmado por el testimonio de Paulo Diacono, *Hist. Lang.* VI, 46: *eo tempore gens sarracenorum in loco qui Septem dicitur ex Africa transfretantes universam Spaniam invarerunt.*

El momento más trascendental del viejo punto de paso del Estrecho se produjo en el año 534, cuando en el contexto del intento del emperador bizantino Justiniano de reconstruir el viejo imperio romano, el rescripto imperial ordenaba la ocupación del puerto de Ceuta, del que se indica: *in traiectuquiest contra Hispaniam, quod Septem dicitur*⁽⁸¹⁾. Así pues, no se trataba tanto de un punto concreto como de un «trayecto», un lugar de paso: de una o de otra forma, con esta orden Justiniano sentaba las bases ya definitivas para que el antiguo puerto de paso, que en los textos antiguos propiamente no aparece con el nombre de *Septem* sino con el de *Abila*, pasara a tener el nombre del numeral de los siete montes similares. Pero lo más importante era además la orden de creación de una importante base naval en el lugar, destinada a tener ella misma un pequeña flota de *dromones* o barcos imperiales, así como a informar de todo aquello que sucediera en los asuntos referidos a los hispanos y a los francos: *et ipsumtraiectum Semper servare et omnia quaecumque in partibus Hispaniae vel Galliae seu Francorum aguntur, viro spectabili duc inuntiare, ut ipse tuae magnitudini referat, in traiectu etiam dromones, quantos provideris ordinari facias.*

La importante base naval bizantina de Ceuta fue la que marcó un antes y un después, entre el modesto puerto-estación naval anterior, y lo que será un importante puerto que sustituyó el papel de Tánger. No es nada extraño que ya en el año 740, lo sabemos por las fuentes árabes, allí se encerraran los guerros sirios de Balch después de su derrota ante los bereberes o amazigh, antes de pasar desde allí a al-Andalus. Y no tiene nada de extraño el que la *Cronica Mozárabe* del año 754, mencionando los acontecimientos de este tiempo, mencionara expresamente el puerto de Ceuta: *ad Septitanum portum pomigunt ob porventum supra fatorum, qui de prelio Maurorum exaserant vigilandum*⁽⁸²⁾. Así pues, el *portus Septitanus*, el puerto de Ceuta, marca ya en el siglo VIII la herencia de momentos anteriores, pero representa la expresión del lugar en el que durante toda la Edad Media se desarrolló el principal puerto existente en el Marruecos de la época.

(81) *Codex Iustinianus* I, 27, 2, 2.

(82) *Crónica Mozárabe del 754*, cap. 85. Citamos por la ed. y trad. De J. E. López Pereira, Zaragoza, 1980, pp. 110-111.

ملخص

كان المغرب قبل دخوله دار الإسلام منفتحا على ما يحيط به من البحار بفضل ما يوجد على شواطئه من الخلجان ومن المراسي ومن الموانئ التي يميز الباحث بين طبيعتها الجغرافية وقدرتها على استقبال المراكب، ليقف عند الموانئ ويثبت أن ليكسوس (العرائش) كان هو الميناء الأكبر في العهد الفنيقي إلى جانب روسدير (مليلية) لكونها محطة لا محيد عنها في الملاحة نحو المضيق، وأن طنجة تصدرت المبادلات مع الخارج إبان الممالك الأمازيغية، ثم ازدادت خطورة شأن أثناء الاحتلال الروماني، وأن سبتة صار أمرها إلى التضخم في القرون الأولى من المسيحية حتى جعلها البيزنطيون ميناء تدور عليه محاولة تجديد صرح الإمبراطورية الرومانية في أقصى غرب البحر الأبيض المتوسط، ولذلك صار ميناؤها حلقة الوصل بين المغرب والأندلس بعد الفتوحات الإسلامية.

Abstract

In antiquity Morocco developed most of his relations with the outside through the navigation. This fact happened place in the most ancient dates in Mauretania's kingdom, but also later with the Roman province of the Mauretania Tingitana. In Punic and Mauritanian epochs highlighted especially the paper developed by Lixus's port (Larache). Before the Roman conquest, Tingi's port (Tangier) was becoming increasingly important. The Tangiers port became fully dominant in Roman times, both as regards travelers and commercial products. In the final period of the Roman rule was becoming increasingly important port of Ceuta. The Byzantine decision, in the sixth century, to establish a naval base in Ceuta will be critical to establish throughout the Middle Ages the main position of the port of Morocco.