

LOS RÍOS DEL CAMPO DE GIBRALTAR EN ÉPOCA ALTOIMPERIAL ROMANA.

ALGUNAS NOTAS SOBRE SU DESENVOLVIMIENTO ECONÓMICO.

M. J. Parodi Álvarez / Licenciado en Historia Antigua (Universidad de Sevilla)

Uno de los esfuerzos constantes del Estado Romano con vistas a conseguir crear un mercado integrado será el de mantener en buen funcionamiento las vías de comunicación, las rutas e itinerarios terrestres, marítimos, fluviales. Ello explica la construcción y el mantenimiento de vías terrestres (con su complejo sistema de establecimientos auxiliares, las “mansiones”), así como la puesta (y mantenimiento) en actividad de los cursos fluviales (y los lagos) susceptibles de ser empleados como vehículos de comunicación y transporte; los cursos navegables aparecen jalonados de centros urbanos y administrativos entre los que se contarán los más importantes del Imperio (de hecho, y en nuestro contexto regional, Corduba, Astigi, Hispalis y Gades, los cuatro principales centros administrativos de la Andalucía antigua, aparecen relacionados con el Baetis, bien directamente junto al río —casos de Corduba e Hispalis— sobre un afluente navegable —como Astigi y el Singilis— o en relación con su amplísima desembocadura —como Gades—, además de encontrarse en sus márgenes restos claros de su actividad económica entre los que se cuentan materiales anfóricos resultado de la vinculación de las redes comerciales con los cursos acuáticos, e igualmente centros de producción de ánforas, beneficiarios asimismo de las ventajas de transporte y comunicación que proporcionaban los cauces fluviales.¹

En el caso de la Península Ibérica hallaremos una navegación interior a la que cabe calificar de “periférica” en líneas generales, que en lo que se refiere a algunos cursos permitirá alcanzar desde la costa tierras del interior, como en los casos de los Baetis, Iber, Tagus, Durius o Minius, y que puede desarrollarse en mayor o menor medida en función del rol económico que esas zonas interiores de los citados ríos puedan desempeñar.²

¹ Cfr. G.E. Bonsor, *Expedición arqueológica a lo largo del Guadalquivir*. Écija, 1989, *passim*; igualmente G. Chic, *La Navegación por el Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla en época romana*. Écija, 1990, pp. 21-ss; del mismo autor, *Historia Económica de la Bética en la época de Augusto*. Sevilla, 1997, pg.100.

² Hemos de señalar que el presente trabajo forma parte de nuestra investigación en curso sobre la navegación interior en la Hispania Romana.

Hemos de contar igualmente con el papel que muchas corrientes fluviales menores jugaban de cara al desarrollo de la navegación marítima (de cabotaje); como puntos de apoyo para la misma, como puntos de escala y aguada, como fondeaderos, estos cursos menores habrían de resultar insustituibles. De esta forma, los cursos de caudal reducido (como los de la zona que ahora nos interesa) servirían como ejes de la redistribución de productos de importación, de una parte, y como focos de irradiación de producciones locales y comarcales, de otra, sirviendo de este modo para la introducción de las actividades económicas de su entorno en el marco general de la economía del Imperio.

Cabe incidir, dicho lo anterior, en la importancia de la “interacción” entre los medios marítimo y terrestre, interacción para el desarrollo de la cual los ríos desempeñan un papel fundamental, y no sólo los navegables (pero principalmente éstos). Los ríos —incluso los no navegables— aparecen como agentes de dicha interacción, porque proporcionan condiciones favorables para la misma. Junto a la navegación interior propiamente dicha, queremos destacar el papel de los ríos peninsulares (y más en concreto, los del Estrecho) en la interacción mar-tierra, para la cual éstos (bien como líneas de comunicación en sí mismos, bien como apoyos al cabotaje) habrían de resultar un mecanismo operativo y de acción fundamental. Merced a esta concepción más amplia de las cosas no pocos ríos que han venido siendo desatendidos y descuidados de cara a sus potencialidades económicas (especialmente en relación con su hipotética navegación) cobran ahora si no una importancia capital sí una cierta relevancia; es de este modo y bajo estas premisas como queremos contemplar la presencia y el papel de unos cursos “secundarios” como los que desaguan a la bahía de Algeciras de cara a la participación de la misma en las redes de intercambio romanas.

Respecto a los ríos que nos ocupan, podemos decir que no se trata de grandes cursos fluviales; tampoco contamos con muchas referencias de su actividad a través de los autores de la Antigüedad, casi siempre más interesados en lo económico que en lo geográfico.³ De hecho, entre el Estrecho y la bahía de Cádiz, habrían de ser sólo tres de las corrientes de la zona las que lograsen centrar la atención de algunos (y no muchos) tratadistas antiguos. Se trata concretamente del “río de Baelo”, del Baesilus y del Cilbus, todos ellos situados en la fachada atlántica de la costa gaditana, y todos relacionados con la industria de explotación (es decir, producción y comercialización) de las salazones de pescado y sus distintos derivados salzarios.⁴

Tampoco son demasiado abundantes las referencias de las fuentes escritas sobre el papel económico de los ríos de la región. Estrabón habla del rol desempeñado por Calpe como puerto para los indígenas,⁵ pese a no contar más que con relativamente escuetas noticias, no resulta difícil, sin embargo, establecer la relación que debía existir entre los cursos fluviales de la zona y las estructuras portuarias con las que contaban los distintos núcleos del ámbito hispano del Estrecho.

³ Prueba de ello es que Estrabón en su estudio de la zona del Estrecho de Gibraltar (III.1.7., 140) anota convenientemente la unión de los mares Exterior e Interior (el Océano Atlántico y el Mar Mediterráneo) así como la existencia del Promontorio y ciudad de Calpe (a la que atribuye incluso la condición de puerto de los iberos, datos todos que interesarían a los navegantes), es decir, todo lo “llamativo”, lo que atraerá más la atención del público, pero se abstiene en todo momento de mencionar los ríos del entorno, los cuales, como el Guadarranque, sostenían actividades náuticas (sirviendo de puertos a las embarcaciones de cabotaje), agrícolas e industriales (localizándose en sus áreas de influencia directa establecimientos fundiarios y hornos cerámicos).

⁴ Sobre el río “de Baelo”, Estrabón, *Geografía*, III.1.8. (140); sobre el *Baesilus* y el *Cilbus*, Festo Avienio, *O.M.*, 320.

⁵ III.1.7. (140).

⁶ En 171 a.C.; vid. M.A. Marín Díaz, *Emigración, Colonización y Municipalización en la Hispania Republicana*. Granada 1988, pp. 126-129; sobre la localización del puerto de *Carteia* en la margen izquierda del curso del Guadarranque, cfr. C. Gómez de Avellaneda, “La Paleobahía de Algeciras y sus posibles asentamientos fenicios”, en *Almoraima* 13, 1995, pp. 71-78; igualmente, D. Bernal Casasola, “Un nuevo yacimiento arqueológico en el término municipal de Los Barrios: los materiales de época romana de la Vega del Ringo Rango”, en *Almoraima* 13, 1995, pp. 117-129; vid. también L. Roldán Gómez, “El Proyecto de investigación Estudio histórico-arqueológico de la ciudad hispano-romana de *Carteia*. Desarrollo arquitectónico y urbanístico de la ciudad”, en *Almoraima* 13, 1995, pp. 93-107; por su parte, J. Mancebo Dávalos (“Cerro del Prado y el Estrecho de Gibraltar como zona receptora de influjos mediterráneos y transmisora hacia los poblados del interior en época orientalizante”, en *Almoraima* 13, 1995, pp. 79-92) señala el emplazamiento del Cerro del Prado sobre un cerro de 10-20 m. de altura en una península dentro de una bahía hoy colmatada a tres Km. al interior de la desembocadura actual del río Guadarranque (lo cual reduciría el tramo de navegabilidad del cauce de dicho río, al contarse con un estuario considerable que permitiría, eso sí, una navegación de la que se beneficiaría *Carteia* hasta que la progresiva colmatación del estuario iría convirtiendo en navegación interior lo que en un principio habría sido un servicio de cabotaje).

De este modo el Guadarranque, en cuya desembocadura se encuentra Carteia, el primer asentamiento colonial latino creado como tal en Hispania,⁶ habría contado con una navegabilidad de temprano interés, a juzgar por la existencia del yacimiento fenicio del Cerro del Prado.⁷ Acerca de la navegabilidad del Guadarranque en tiempos romanos, S.L. Spaar en su estudio de los puertos de la Bética sostiene que tal actividad debió alcanzar, cuando menos, la misma distancia a lo largo de la cual el citado río soporta hoy día la navegación (si bien se trata de embarcaciones de reducidas dimensiones y desplazamiento): un kilómetro (*grosso modo*), al tiempo que defiende la importancia de Carteia como puerto, base naval y arsenal, e incluso apunta la existencia de una industrial de construcción naval en dicha ciudad.⁸ De hecho, son varias las fuentes romanas que hacen referencia al puerto de Carteia (vinculado al río Guadarranque) en relación con diversos encuentros de carácter bélico entre romanos y púnicos o entre fuerzas de diversas *factiones* romanas en lucha en el marco de los conflictos internos de fines de la República.⁹

Esta vía fluvial del Guadarranque habría asimismo contado con cierta importancia en época musulmana¹⁰ a tenor de las instalaciones de dicho período que García Bellido señala en su desembocadura.¹¹ Dichas obras de época islámica reflejan la intervención humana en el curso natural del río con vistas a mejorar las condiciones que el mismo presentaba de cara a la navegación; en este sentido, Spaar señala igualmente la existencia de diversas estructuras datables en época romana, entre las cuales -por su relación directa con el río- destacan para nuestro interés unos complejos termales, un sistema de drenaje directamente conectado con el río, depósitos de salazones y hornos cerámicos; todas estas estructuras habrían formado parte de la intervención transformadora del hombre en el marco del río de Carteia, intervención que -según esta investigadora norteamericana- habría conllevado incluso una canalización del río con vistas a mejorar sus condiciones de navegabilidad, posibilitando de ese modo su mejor empleo como puerto (como fondeadero costero).¹²

⁷ S.L. Spaar, *The Ports of Roman Baetica*. Ann Arbor 1981, pg. 185 y nota 163, pg. 285; este yacimiento fenicio de Cerro del Prado (cuyos niveles más antiguos se remontan a los siglos VII-VI a.C.) habría sufrido el paulatino proceso de colmatación del estuario del río Guadarranque, hasta el abandono definitivo del establecimiento en el siglo IV a. C. (abandono que habría podido sobrevenir como consecuencia del relleno del citado estuario, lo que haría imposible la navegación hasta puntos tan al interior como el Cerro del Prado, privando de sentido a un establecimiento quizá dependiente del mar y del litoral); vid al respecto P. Rouillard, "Brève note sur le Cerro del Prado, site Phénicien de l'ouest à l'embochure du Rio Guadarranque (San Roque-Cadix)", en *Madr.Mitt.* 19, 1978, pp. 152-160; vid. igualmente M. Pellicer, L. Menanteau, P. Rouillard, "Para una metodología de localización de colonias fenicias en las costas ibéricas: El Cerro del Prado", en *Habis* 8, 1977, pp. 217-251; M.E. Aubet Semmler, *Tiro y las Colonias Fenicias de Occidente*. Barcelona 1987, pp. 257-ss.

⁸ Vid. Spaar, op. cit., pp. 185-188. No resulta en absoluto descabellada la hipótesis de la existencia de instalaciones de reparación y construcción de embarcaciones en la Bahía de Algeciras en la Antigüedad, más aún cuando debemos tener en cuenta que la navegación frecuente (constante, cabría decir) por el Estrecho de Gibraltar (entre sus dos costas tanto como entre sus dos mares) habría de movilizar una notable cantidad de embarcaciones, al tiempo que el carácter de escala de los puertos del *Fretum Gaditanum* para las naves de cabotaje haría forzosamente necesaria la existencia de instalaciones adecuadas para el servicio de las mismas, tanto para su abastecimiento como para las reparaciones que se hicieran precisas.

⁹ En este sentido se expresan Livio (XXVIII.30.6-9), Casio Dion (XLIII.31.3) y César (*Bell. Hisp.* XXXVII).

¹⁰ Lo cual resulta fácil de entender en virtud de su situación geográfica: sería una de las primeras vías —si bien limitada de penetración al interior de la Península Ibérica desde el Norte de África, junto con el Palmones; ambos ríos, el Guadarranque y el citado Palmones (y, en menor medida, el río de la Miel de Algeciras) son las llaves para abrir el Campo de Gibraltar.

¹¹ Vid. A. García Bellido, "Un importante texto árabe valioso para nuestra Historia Antigua", *AEArq.* 52, 1943, pp. 307-310; se trataría en concreto de sillares (con una cronología del siglo XII) interpretados como pertenecientes a muelles de piedra en la boca del Guadarranque, lo que confirmaría el papel desempeñado por dicho curso como puerto marítimo en época medieval, continuando el rol que le habría sido propio desde épocas precedentes a la del dominio islámico.

¹² S.L. Spaar, op. cit., pg. 186, textualmente dice: "There are structures from the Roman period including (...) bath complexes (...), cisterns, a drainage system flowing directly into the river (...), *garum*-vats (...). A kiln manufactured amphorae for both the local wine and *garum*...". Sobre las obras de canalización del río (con vistas a mejorar sus potencialidades con vistas al establecimiento de instalaciones portuarias complejas), vid. Spaar, op. cit., pp. 187-188.

¹³ Vid. F. Presedo, "Carteia", en *E.A.E.*, 120. Madrid 1982, pp. 27-29; igualmente, E. Gozalbes, "La proyección económica de la *Carteia* romana", en *Almoraima* 17, 1997, pp. 75-84; sobre las fuentes acerca de *Carteia*, vid. E. López Gil, "Las fuentes antiguas sobre *Carteia*", en *Almoraima* 12, 1994, pp. 55-64.

¹⁴ Se trata de dos hornos cerámicos a los que Spaar atribuye la responsabilidad del envasado de los productos "...from the entire bay...", mientras el horno de *Carteia* se encargaría —según esta autora— sólo de las producciones locales (Spaar, loc. cit.); sobre los hornos anfóricos (y la producción vinaria) de la Bahía de Algeciras vid. también N. Marín y A. Prieto, "Observaciones sobre la producción y circulación del vino de la provincia romana de la Bética", en *El Vi a l'antiguitat*. Badalona 1987, pp. 369-376; igualmente M. Beltrán, "Problemas de la morfología y del concepto histórico-geográfico que recubren la noción tipo. Aportaciones a la tipología de las ánforas béticas", en *Méthodes Classiques et Méthodes Formelles dans l'étude des amphores*. Roma 1977, pp. 107-110 y 112-117; junto a estas instalaciones,

Junto a las ya apuntadas instalaciones de producción anfórica existentes en Carteia¹³ podemos señalar la presencia de otras análogas en el marco de la bahía de Algeciras, como las de El Rinconcillo o la Venta del Carmen;¹⁴ el primero de estos emplazamientos, costero, se encuentra situado entre los ríos Palmones y de la Miel; el segundo de los mismos "...resalta del típico entorno paisajístico de marismas presidido por la desembocadura del río Palmones".¹⁵ Estos hornos, cuyas producciones vienen siendo vinculadas tradicionalmente con el vino y las salazones de la comarca, se encuentran más relacionados (de cara a la exportación de sus producciones) directamente con el mar (por tratarse de las tranquilas aguas interiores de la bahía algecireña, que habrían resultado más fáciles de navegar y de utilizar para la carga y descarga de las naves que las del mar abierto) que con unos cursos fluviales el más cercano de los cuales puede encontrarse, como en el caso de El Rinconcillo, a dos kilómetros al noreste del emplazamiento del yacimiento, pese a lo cual no podemos descartar el posible auxilio que la desembocadura del citado río Palmones (también llamado "de las Cañas") con sus esteros y marismas (hoy desecadas) pudiera prestar a las naves de cabotaje en sus aguadas. Finalmente podemos citar en la Bahía algecireña el enclave de Portus Albus (la moderna Algeciras), que contaba para su servicio con el río de la Miel, otro pequeño curso que nace en la Sierra de Luna y fluye a lo largo de algo menos de diez kilómetros (salvando un desnivel de 500 metros de altura) hasta dar al mar por Algeciras. De nuevo, dadas sus condiciones de estacionalidad y pendiente, encontramos una escasa potencialidad de navegación por esta corriente, si bien su vinculación con la navegación marítima se hace evidente si contemplamos la relación de proximidad física que aún hoy mantiene con las modernas instalaciones portuarias de Algeciras (como sucede, en un ámbito andaluz más oriental, con el río Guadalmedina y el puerto de Málaga). Su desembocadura, como vimos sucediera con el Palmones y el Guadarranque, podía muy bien servir como auxilio al cabotaje, tanto para las faenas de carga y descarga de las importaciones y las producciones de la zona¹⁶ y el desembarco de los posibles viajeros como para

-
- A. Padilla (*La Provincia romana de la Bética (253-422)*). Écija 1989, pp. 153, n. 233) señala la existencia de instalaciones de salazón en Getares, en la desembocadura del río Pícaro, en la Bahía de Algeciras; por su parte R. Corzo apunta, junto a las ya citadas instalaciones salazoneras de Getares (4 Km. al sur del actual casco urbano de Algeciras), la existencia de otras análogas en la playa de "El Chorruelo", en el sector sur de la ciudad de Algeciras; ambas factorías (Getares y El Chorruelo) habrían estado en conexión con los hornos de "El Rinconcillo", los cuales habrían proporcionado los envases para las salazones de la Bahía (pero no sólo para éstas: habría que contar igualmente con las producciones vinarias de la zona, entre las que se contarían las de las *cetaria* algecireñas; vid. R. Corzo (coord.), *Los Pueblos de la Provincia de Cádiz. Algeciras*. Cádiz 1983, pp. 34; S. Fernández Cacho, "Las industrias derivadas de la pesca en la provincia romana de la Bética: la alfarería de "El Rinconcillo" (Algeciras, Cádiz)", en *SPAL* 4, 1995, pp. 173-214) señala diversos centros industriales romanos en la zona española del Estrecho, entre los que se contarían las factorías de salazón de *Carteia* (San Roque), Algeciras, Getares II (Algeciras), *Mellaria* y *Baelo Claudia* (Tarifa), así como las *figlinae* de la *C/ Aurora* de Campamento (San Roque) y "El Rinconcillo" (Algeciras); el alfar de "El Rinconcillo" se habría encontrado a 300 metros de la playa, y en el entorno del río de las Cañas o Palmones; el arco cronológico de su producción habría comprendido entre el siglo I a.C. y el V. d.C., habiéndose fabricado -entre otros tipos- Dr. 1A, Dr. 1B-C (que la autora relaciona con producciones salazoneras, más que con vino), y Dr.21-22 (vid. S. Fernández, art. cit., pp. 187-ss.).
- ¹⁵ Sobre la "Venta del Carmen", cfr. D. Bernal, "La producción anfórica en la Bahía de Algeciras en época romana: nuevos datos procedentes de los talleres de la Venta del Carmen (Los Barrios)", en *Almoraima* 17, 1997, pp. 65-74; sobre poblamiento romano en relación con el río Palmones, cfr. L. Pérez Ramos, "Avance sobre un hallazgo prehistórico en las terrazas del río Palmones", en *Almoraima* 13, 1995, pp. 65-70; igualmente D. Bernal Casasola, "Un nuevo yacimiento arqueológico en el término municipal de Los Barrios: los materiales de época romana de la Vega del Ringo Rango", en *Almoraima* 13, 1995, pp. 117-129, quien señala la existencia de dicho poblamiento en la ribera izquierda del Palmones (s. II d.C.), y de restos de pilas de un puente romano en dicho río.
- ¹⁶ Vid. M. Sotomayor, "Hornos romanos de ánforas en Algeciras", en *X C.N.A.*, 1969, pp. 389-399; id., "Informe sucinto de la exploración arqueológica realizada en la carretera de El Rinconcillo en la Bahía de Algeciras", *N.A.H. XIII-XIV*, Madrid 1970, pp. 52-57; P. Rodríguez Oliva, "La arqueología romana de Algeciras (Cádiz)", *Segovia. Symposium de Arqueología Romana. Publicaciones Eventuales n17. Instituto de Arqueología y Prehistoria. Universidad de Barcelona*. Barcelona, 1977, pp. 345-349; sobre el papel del *Portus Albus* en el siglo V d.C. como punto de cruce del estrecho por romanos y bárbaros, vid. A. Padilla, "La transferencia de poder de *Gades* a *Asido*. Su estudio a través de la perspectiva social", en *Habis* 21, 1990, pp. 251-ss.; id., *La Provincia Romana de la Bética (253-422)*. Écija, 1989 (pp. 117, 199, 220); igualmente, F. Salvador Ventura, *Hispania Meridional, entre Roma y el Islam*. Granada, 1990 (pp. 24-ss.).
- ¹⁷ Papel éste de los fondeaderos como centros de redistribución de bienes de importación y de canalización de las producciones de la comarca que acertadamente señalan J.L. García y L. Cara en su estudio sobre el fondeadero almeriense de "La Chanca" ("Un ejemplo de fondeadero en la costa meridional. Análisis de distribución espacial de los hallazgos romanos en la ciudad de Almería", en *XXI C.N.A.*, 1995, pp. 127-141; sobre el papel de Carteia en la economía general del Imperio, cfr. E. Gozalbes Cravioto, "La proyección económica de la *Carteia* romana", en *Almoraima* 17, 1997, pp. 75-84.
- ¹⁸ G. Chic García, "*Gades* y la desembocadura del Guadalquivir", en *Gades* 3, 1979, pp. 7-23; "*Lacca*", en *Habis* 10-11, 1979-1980, pp. 255-276; "Un posible enlace entre las marismas del Guadalquivir y el Guadalete en la Antigüedad Clásica", en *Actas V Reunión del Grupo Español de Trabajo del Cuaternario*. Sevilla 1981, pp. 199-209; "*Portus Gaditanus*", *Gades* 11, 1983, pp. 105-120; "El tráfico en el Guadalquivir y el transporte de las ánforas", en *AnUCA* 1, 1984, pp. 33-44; "Historia Antigua", en *Historia de la Provincia de Cádiz*. Cádiz 1984, pp. 91-ss.; *La navegación por el Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla en época romana*. Écija, 1990.

las aguadas de los navíos en su travesía; de esta manera podemos observar cómo estos puntos de escala técnica se configuran asimismo como enclaves de redistribución del comercio (de importación), así como de partida y difusión de los bienes producidos en la comarca hacia el exterior.¹⁷

G. Chic señala el papel de algunos cursos fluviales meridionales como vías de transporte para la exportación de las producciones agrícolas de la zona (especialmente por lo que se refiere al vino y sus derivados),¹⁸ planteamiento que N. Marín y A. Prieto hacen propio.¹⁹ La capacidad de cursos como los anteriormente contemplados para comunicar las tierras del interior con la costa habría sido, en cualquier caso, hartó limitada. Los ríos que desaguan al mar de la Bahía de Algeciras sí podían penetrar al interior, pero en este sentido entendemos que su papel habría de estar más relacionado con la facilitación del camino a las vías terrestres que con su propio rol como vías navegables.²⁰ En cualquier caso, las facilidades ofrecidas por los cursos de la zona habrían de ser aprovechadas con vistas a la mejor canalización de las producciones hacia la costa (para su comercialización exterior), y la presencia de ánforas de diversos tipos (algunas claramente de importación) en enclaves del interior (si bien es cierto que más al Poniente) como Vejer de la Frontera indican ciertamente el empleo de estos cursos fluviales en la medida de lo posible como vías de penetración desde la costa.²¹

Una vez más se hace evidente el factor de atracción que suponen los ríos sobre el poblamiento humano (así como de cara a la organización del territorio) en esta zona. De este modo encontraremos que los asentamientos urbanos romanos de la costa atlántica gaditana se encuentran en relación con una u otra corriente fluvial que les serviría de apoyo como fuente directa de extracción de agua,²² como apoyo a las industrias locales (v.g., de producción anfórica), como vía de penetración al interior, como fondeadero y punto de aguada (en sus estuarios y desembocaduras) para la navegación marítima.

¹⁹ N. Marín y A. Prieto, "Observaciones sobre la forma de producción y circulación del vino de la provincia romana de la Bética", en *El Vi a l'antiguitat*. Badalona, 1987, pp. 369-ss.

²⁰ De este modo, la vinculación que Marín y Prieto (art. cit., pg. 371) señalan entre núcleos como *Ullia* o *Acinipo* (Ronda la Vieja, sobre el Guadiaro) con los cursos fluviales de sus proximidades (que habrían servido como medio para el transporte de las producciones agrícolas de dichas comarcas) ha de buscarse más en la combinación de las vías terrestres con la fluvial que en el uso exclusivo de ésta última, como en el caso del mismo río Guadiaro y el núcleo de *Oba* (Jimena de la Frontera); vid. S.L. Spaar, op. cit., pp. 183-184, para la vinculación entre las vías terrestres hacia el interior siguiendo el curso de los ríos *Barbesula*-Guadiaro y Guadarranque.

²¹ Teniendo en cuenta que el método de transporte ideal para los envases anfóricos es el acuático y que el Barbate podría ser remontado hasta el paraje de "La Barca de Vejer", como el mismo Bonsor sostiene (G.E. Bonsor, *Expedición arqueológica...*, op. cit., pp. 92-93); vid. n. 29 *supra* para las referencias a los hallazgos en cuestión.

²² Posibilidad ésta que no puede ser descartada, pese a las disposiciones de la legislación romana sobre el cuidado de las vías fluviales, disposiciones que atañían especialmente a los ríos perennes (los que contaban con agua permanentemente), pero que podrían ser más fácilmente obviadas en lo que respecta a los cursos menguados incapaces de soportar su navegación (por no hablar de los ríos estacionales, que se verían faltos de reglamentaciones específicas). El uso de los ríos como fuentes de aprovisionamiento de agua debía resultar aún más fácil en los casos de aquéllos que no contasen con instalaciones industriales en sus riberas, lo cual les privaría de elementos que les privasen de atractivo por afectar directamente a la calidad de sus aguas así como de agentes (privados o públicos) encargados de vigilar un cauce necesario para el abastecimiento de dichas instalaciones (*figlinae, cetariae*). En este sentido el código legal romano, el *Digesto*, es claro: prohibirá todo tipo de obras que entorpezcan la navegación (XLIII.12.2.2), especifica con claridad que la consideración de "río público" afecta a todo aquel curso de agua de carácter perenne (XLIII.12.1.3), especifica igualmente la definición de "ribera", que corresponde a la que abarca el río cuando va crecido (XLIII.12.3), proporciona igualmente una definición de "portus" afirmando (*Dig. L.16.59*) que es aquel lugar cerrado a donde se importan mercancías y desde el cual se exportan ("portus appellatus est conclusus locus quo importantur merces et inde exportantur"), al tiempo que establece la obligación de los propietarios de las fincas de señalar (de cara al control fiscal de la misma) la existencia de "lacus quoque piscatorios et portus in censum" (de puertos e instalaciones comerciales así como de pesquerías).

²³ Vid. Spaar, op. cit., pp. 181-ss.; estos núcleos -como *Carteia*- se encontrarían asimismo en el itinerario de la Vía *Augusta* entre *Gades* y el Estrecho, convirtiéndose además en puntos de partida para ramales de la misma que se dirigieran hacia el interior de la campiña y la sierra gaditanas, aprovechando las facilidades que para ello ofrecerían los cursos fluviales de la zona y sirviendo de núcleos de articulación del eminentemente costero territorio del *Conventus Gaditanus*; vid. J.-G. Gorges, *Les Villas Hispano-Romaines*. París 1979, fig. 12, pg. 78; T. Cornell y J. Matthews, *Roma. Legado de un Imperio*. Barcelona 1989, pp. 124-125.

²⁴ Plinio V.2 atribuye la fundación colonial de *Iulia Transducta* a Claudio; Pomponio Mela, II. 96, (a quien, por ser natural de allí -como él mismo confiesa- habremos de conceder quizá más crédito) sitúa el emplazamiento de *Tingentera* entre los núcleos de *Carteia* y *Mellaria*, lo cual encajaría bien con la actual Tarifa; Estrabón III.1.7. (140) hace igualmente hincapié en el origen norteafricano de la población de *Iulia Izoa*. Sobre la identificación de *Izoa-Transducta-Tingentera*, vid. A. García Bellido *La España del siglo primero de nuestra Era (Según P. Mela y C. Plinio)*. Barcelona 1987, pg. 256, nota 166; vid. igualmente la nota 37, pg. 45, de la traducción de la *Geografía* de Estrabón (libros III y IV) de M.J. Meana y F. Piñero en Biblioteca Clásica Gredos N1. 169, Madrid 1992; vid. Chic, *Historia Económica de la Bética...*, op.cit., pg. 22 y n. 46.

En este sentido, en el marco de la bahía de Algeciras nos será posible igualmente observar esta vinculación entre cursos acuáticos y asentamientos humanos; de esta forma encontraremos el núcleo de Carteia-Carteya con sus instalaciones industriales sobre el Guadarranque, y el Portus Albus (Algeciras) con el moderno río de la Miel; en un contexto más occidental podemos contemplar cómo un esquema análogo se produce entre Baesippo-Barbate y el río Barbate, entre Baelo-Bolonia y el arroyo de Bolonia y entre Mellaria-Menlaria y el río del Valle;²³ Tarifa (quizá identificable con Iulia Izoa o Iulia Transducta-Tingintera, patria chica de Pomponio Mela)²⁴ contaría por su parte tanto con el río de la Vega (que desagua en el extremo suroriental de Los Lances de Tarifa, a un kilómetro y medio de la propia ciudad moderna) como con el pequeño arroyo de Tarifa, que desemboca al este de la isla de las Palomas.

Pese al árido panorama que presenta un estudio como el de Gorges acerca de la ocupación del campo y la extensión de las *villae* en la zona del Estrecho,²⁵ cuya contemplación nos puede hacer pensar incluso en la escasa penetración de los modos económicos romanos en la región, lo cierto es que el Campo de Gibraltar, su retroterra serrano -y, por extensión, la costa atlántica gaditana- no se muestran en ningún caso como “baldíos de romanidad”; en el área que nos ocupa, la relación entre los ríos y las instalaciones fundiarias sigue siendo evidente, según los cánones expresados por los tratadistas y agrónomos latinos sobre la idoneidad de contar con corrientes de agua en las propias tierras o en sus lindes.²⁶

²⁵ En efecto, J.-G. Gorges (op. cit., lám. XIX) llamativamente apunta tan sólo un establecimiento fundiario en la zona que nos interesa, en Jimena de la Frontera (la antigua *Oba*); pese a la escasez de datos aportados, es importante señalar cómo éste se encuentra significativamente relacionado (como hemos podido observar) con una corriente fluvial, el río Hozgarganta, afluente del Guadiaro.

²⁶ En este sentido se pronuncian Varrón (*De Re Rustica* I.14.3), Catón (I.3) y el gaditano Columela (*D.R.R.* I.2.3); sobre el retroterra del Campo de Gibraltar, vid. *infra*, n. 32.

²⁷ Vid. J.N. Bonneville *et alii*, “Les Villes romaines de la Péninsule Ibérique”, en *Les Villes dans le Monde Ibérique*. París 1982, pp. 11-ss.; sobre Carteia, vid. F.J. Presedo, “La Decadencia de Carteia”, *Habis* 18-19, pp. 445-458; “Carteia I”, *A.E.Arq.*, Madrid, 1982; “Memoria sucinta de las excavaciones de Carteia”, *A.A.A.* 1986 (II), 1987, pp. 450-457; “Informe de la campaña arqueológica de 1985 en el yacimiento de Carteia (San Roque, Cádiz)”, *A.A.A.* 1985 (II), 1987, pp. 387-393; F.J. Presedo y A. Caballos, “La ciudad de Carteia: estado de la cuestión y primeros resultados de la campaña de 1985”, en *Actas del I Congreso Peninsular de Historia Antigua*. Santiago de Compostela, 1988, pp. 509-519.

²⁸ Vid., por ejemplo, la escueta atención prestada por Spaar al fenómeno (op. cit., pg. 186). En este sentido, E. García Vargas (“La producción anfórica en la Bahía de Cádiz como índice de Romanización”, *Habis* 27, 1996, pp. 57-ss.) señala la expansión del sistema-*villa* a partir del siglo I a.C. en el contexto de la Bahía gaditana, y apunta unas líneas de evolución de los asentamientos rurales según las cuales éstos habrían comenzado siendo explotados desde los núcleos urbanos para irse paulatinamente independizando y alcanzar notables cotas de autoexplotación y residencialidad.

²⁹ G. Chic, “Historia Antigua”, en *Historia de la Provincia de Cádiz*. Cádiz 1984, pp. 91-ss.; N. Marín y A. Prieto, art. cit., pp. 369-ss.

³⁰ La implantación de un sistema de estas características y la obtención de beneficios así como de unas producciones suficientes como para plantear la exportación de las mismas habría requerido no sólo fuertes inversiones de dinero, sino una notable espera. Los comienzos de la exportación de aceite bético a Italia y el *Limes* renano (principales -aunque no únicos- receptores de las producciones olearias hispánicas) habrían comenzado cuando los olivos (las raíces de cuya plantación y explotación masivas han de ser buscadas en la introducción de Hispania en la esfera de la economía productiva del estado imperial, así como en la presencia física de itálicos en la Península Ibérica) pudieran rendir fruto, varios años después de su implantación; por lo que toca al vino y sus derivados, el proceso habría sido análogo, ya que se trata de la plantación y comercialización a gran escala de las vides de la mano de los inmigrantes itálicos y de la integración de *Gades* en las estructuras (económicas antes que políticas) del Estado Romano. Probablemente eso y no otra cosa es lo que está señalando Estrabón (*Geog.* III.5.3. 169) al apuntar que en *Gades* existían 500 individuos de rango ecuestre (la élite comercial local se adapta a la realidad romana y su mentalidad “territorial”), sólo por detrás de la misma Roma y de la ciudad italiana de *Patavium*-Padua (cuna de Tito Livio); sobre el laborioso cuidado de la viña se pronuncian autores antiguos como Catón (*De Agri Cultura* XIII), Columela (III.3), San Isidoro (*Etim.* XVII.5) o Palladio (*Opus Agriculturae* I.11); vid. acerca del cultivo del olivar y la comercialización del aceite bético R. Pascual Guasch, “La Evolución de las exportaciones béticas durante el Imperio”, en *I Congreso Internacional sobre Producción y Comercio del Aceite en la Antigüedad*. Madrid, 1980, pg. 240; M. Beltrán Lloris, “El Comercio del aceite en el valle del Ebro a finales de la República y comienzos del Imperio Romano”, en *I Cong. Int. Prod. y Com. Aceite en la Antigüedad*. Madrid, 1980, pp. 187-224; id., “El aceite en Hispania a través de las ánforas: la concurrencia del aceite itálico y africano”, *II Cong. Int. Prod. y Com. Aceite en la Antigüedad*. Madrid, 1983; igualmente, K. Greene, *The Archaeology of Roman Economy*. Londres 1986, pp. 139-ss.; para el caso de la vid y las circunstancias análogas a las del cultivo del olivo, vid. R. Duncan-Jones, *The Economy of the Roman Empire. Quantitative Studies*. Cambridge, 1982, pg. 39; para la mano de obra necesaria en una explotación oleícola o vitivinícola, vid. Duncan-Jones, op. cit., pp. 328-ss.; sobre el “mercator” *P. Mevius Favstus* de los *Castra Pretoria* (CIL XV, 3663), vid. G. Chic, “Economía y Sociedad en la Bética Altoimperial...”, art. cit., pg. 105.

El estatuto colonial de ciudades de este entorno geográfico como Baelo, Tingentera, Carteia o Asido (la actual Medina Sidonia)²⁷ haría depender de estos núcleos unas nada desdeñables extensiones de tierra, convertidas en *territorium* de los citados enclaves coloniales, lo que podría explicar que las referencias a la ocupación del territorio y su explotación relacionen habitualmente estos fenómenos de forma directa con los núcleos urbanos de la zona.²⁸ En cualquier caso, el papel de las tierras gaditanas en la producción y exportación de vino y derivados ha sido destacado por G. Chic y por N. Marín y A. Prieto;²⁹ estos dos últimos autores defienden la tesis de la implantación de un sistema latifundista en la zona, con fuertes inversiones económicas y empleo combinado de mano de obra esclava y libre estacional³⁰ señalando igualmente la aparición de elementos relativos a las producciones agrícolas en general (y a la vid en particular) en las amonedaciones de diversos núcleos de la región, como Ullia, Acinipo, Iulia Transducta, Oripo y Osset.³¹

No es mucho más lo que podemos decir; la vinculación entre los ríos y las explotaciones agrarias de la zona encuentra su plasmación física en las *villae* de explotación que Spaar sitúa al norte de Carteia (en la zona entre la bahía de Algeciras y Oba-Jimena de la Frontera), y a las que dicha autora pone en relación con la producción de vino, las de Bolonia y El Rinconcillo,³² las cuales se encuentran en los valles y junto a los cauces de los ríos de la zona: desde el Guadarranque hasta el Salado de Conil, ríos que habrían servido de canales para la salida (y transformación previa, en el caso del vino) de las mencionadas producciones agrícolas.

³¹ N. Marín y A. Prieto, art. cit., pg. 373 constatan la aparición de elementos relativos a la vid en combinación con espigas de trigo en *Ullia* y *Acinipo*, con espigas de trigo y atunes en *Iulia Transducta*, con figuras de toro en *Oripo* y con la cornucopia (símbolo o invocación de la prosperidad material) en *Osset*; esta combinación de elementos alegóricos encaja a la perfección con el panorama de diversificación de las producciones agrícolas que habría imperado en la campiña gaditana a partir de los siglos II-III d.C., tesis que sostiene E. García Vargas (*La Producción de ánforas en la Bahía de Cádiz en época romana (ss. II a.C.-IV d.C.)*, en prensa).

³² Vid. S.L. Spaar, op. cit., pp. 247 (n. 84) y 260 (n. 170), quien remite a R. Teja, "Las "villas" de Hispania y Capadocia en el siglo IV y su entorno económico social", en *XIII C.A.N. Zaragoza* 1973, pp. 611-624; C. Blanco, "El mosaico de "Marchenilla" (Jimena de la Frontera, Cádiz)", en *N.A.H.* 8-9, 1964-1965, pp. 190-192; J. Mas, "Relaciones comerciales entre ciudades Augústeas a través de las ánforas imperiales hispánicas", en *Symposio de Ciudades Augústeas. Zaragoza* 1976, pp. 233-251; recordemos -por otra parte- que S. Fernández Cacho ("Las industrias derivadas de la pesca en la provincia romana de la Bética: la alfarería de "El Rinconcillo" (Algeciras, Cádiz), *SPAL* 4, 1995, pp. 173-214) pone en relación las producciones cerámicas del alfar del Rinconcillo con las salazones del Estrecho, más que con producciones vinarias, al tiempo que proporciona una cronología amplia para la industria salazonera de la región en cuestión: factorías como las de Getares (Algeciras), Tarifa, Venta del Tito, *Mellaria*, Cortijo del Pozuelo (todas en Tarifa) habrían prolongado su actividad hasta los siglos V-VI d.C. (si bien orientadas hacia el abastecimiento de mercados locales e inmediatos, no al comercio de exportación hacia mercados distantes); sobre el poblamiento romano en el retroterra del Campo de Gibraltar (con enclaves como los de Oba-Jimena de la Frontera, o los más occidentales *Lascuta*-cerca de Alcalá de los Gazules y *Asido*- Medina Sidonia) y el desplazamiento de la población y el eje económico de la comarca hacia el interior a partir de los siglos III-IV d.C., vid. D. Bernal, "Un nuevo yacimiento arqueológico en el término municipal de Los Barrios...", art.cit., pp. 127-ss.; E. Gozalbes Cravioto, por su parte, apunta sobre el particular que entre los eclesiásticos reunidos en el Concilio de *Elvira* (Granada) el 306 d.C. no aparece ninguno de la costa andaluza, excepción hecha de los de *Malaca* y *Urci*, y que (en un marco más a Poniente) entre las subedes dependientes de *Hispalis* en el siglo IV d.C. se encontraba la de *Asidona*, pero no había ninguna en la Bahía de Cádiz (E. Gozalbes, "Aspectos de la crisis del Bajo Imperio romano en la comarca del Campo de Gibraltar", en *Almoraima* 13, 1995, pp. 109-115).