

MARLIER, S. 2008, « Architecture et espace de navigation des navires à *dolia* », *Archaeonautica* 15, 153-173.

PEÑA, J.Th., 2007, *Roman Pottery in the Archaeological Record*, Cambridge University Press, Cambridge.

RICO, Chr., 2015, « Quelques réflexions sur le commerce du vin de Tarraconaise au début de l'époque impériale », en Cl. CHILLET, C. COURRIER y L. PASSET (eds.), *Arcana Imperii, Mélanges d'histoire économique, sociale et politique, offerts au Professeur Yves Romain (volume premier)*, Collection « Mémoires de la société des amis de Jacob Spon », Lyon, 207-231.

---

TERRADO, Patricia, *Officia portuensis. Vida i treball al port a través de l'epigrafia i les fonts textuals: una aproximació a Tarraco*, Port de Tarragona, Tarragona, 2016, 180 pp., ISBN: 978-84-617-4754-2.

---

La publicación de esta monografía es una señal evidente del gran interés que el análisis de las infraestructuras y la vida comercial en el mundo romano despierta entre los especialistas en la actualidad. El impulso de nuevas investigaciones de las infraestructuras portuarias, entre las que destacan las realizadas en el marco del proyecto internacional *Portus Limen. Romé's Mediterranean ports*, dirigido por Simon Keay; el creciente interés por el estudio de los lugares de recepción, descarga y redistribución de los alimentos, con gran epicentro en Roma, donde varios proyectos tienen por objeto analizar los mecanismos de administración de los productos llegados a puerto, así como la ingente información que proporcionan las más recientes intervenciones arqueológicas en las zonas portuarias romanas, explican el aumento de investigaciones centradas en el estudio de las infraestructuras desde el punto de vista arqueológico y de la sociedad y vida comercial a partir de la epigrafía, recientemente sometidas a estudio en los congresos *Roman Ports societies through the evidence of inscriptions* (Roma, 2015), *L'epigrafia dei Porti* (Aquileia, 2015) o en el *Annual meeting of the American School of Oriental Research* (San Antonio, 2016) y por determinados especialistas como Pascal Arnaud (Université de Lyon), Nicolas Tran (Université de Poitiers) o Claudio Zaccaria (Università degli Studi di Trieste).

En el caso hispano el análisis de estas infraestructuras ha aumentado significativamente debido a las recientes excavaciones arqueológicas que han permitido identificar nuevas instalaciones portuarias mediterráneas en la propia *Tarraco* (Tarragona), *Valentia* (Valencia), *Portus Ilicitanus* (Elche), *Gades* (Cádiz) o *Carthago Nova* (Cartagena), o de la fachada atlántica como *Oiasso* (Irún), *Olissipo* (Lisboa), *Portus Victoriae Iuliobrigensium* (Santander), además de áreas portuarias fluviales como *Caesaraugusta* (Zaragoza), *Hispalis* (Sevilla), *Celti* (Peñaflor), *Navea* (Cantillana) o *Ilipa Magna* (Alcalá del Río), entre otros. Los últimos estudios realizados nos informan de la importancia que los puertos tuvieron como puntos de apoyo en el proceso inicial de conquista y dominio posterior de Roma, así como del auge económico que conllevó la estabilidad del Imperio y que favoreció una floreciente vida comercial como la epigrafía misma manifiesta.

En este contexto se enmarca el libro digital de Patricia Terrado, centrado en el estudio de la actividad portuaria de la antigua *Tarraco* (Tarragona) a través de los documentos epigráficos y la información literaria clásica. Este trabajo, cuyo origen se remonta a la tesis de final de máster, dirigida por Joaquín Ruíz de Arbulo, catedrático de Arqueología de la Universitat Rovira i Vigili, fue revisado por Diana Gorostidi (ICAC/Universitat Rovira i Vigili) y llegó a ser finalista del Premi d'Investigació Port de Tarragona, que finalmente se publicó por su interés científico.

El trabajo se estructura en dos bloques: uno introductorio titulado *El Mediterrani, cruïlla de cultures* (pp. 23-29) y otro de análisis, denominado *Vida i treball en un port romà* (pp. 33-116). En este último, se analizan la vida y la sociedad relacionadas con las actividades económicas habituales de los puertos. Con introducciones que en ocasiones resultan un tanto detalladas, se analizan las inscripciones y menciones en las obras de los autores clásicos sobre el puerto de *Tarraco*. Se incide sobre aspectos bien conocidos en el antiguo puerto de Roma o en ciudades comerciales de gran relevancia como Ostia, como es la presencia de los porteadores (*saccarii*) (pp. 51-52), *mensores* (pp. 63-71), *navicularii* (pp. 105-113) u *horrearii* (encargados o trabajadores de los almacenes) (pp. 77-78), pero que por desgracia no han legado evidencias en el registro epigráfico tarraconense, un problema endémico en la mayoría de los puertos de las ciudades del occidente del Imperio. En la ausencia misma de la posible presencia reside uno de los valores de esta obra, pues se indican aquellos aspectos que rodeaban la actividad portuaria, pero que no han llegado hasta nosotros. Se trata sin duda de actividades intangibles que por el momento permanecen perdidas, pero que al menos no han caído en el olvido y son tenidas en cuenta para estudios venideros. Además, se analizan los testimonios iconográficos y arqueológicos que en cierto modo están asociados a los trabajadores y profesionales anteriormente indicados. Es en estas evidencias donde el lector encuentra la información más interesante sobre el antiguo puerto de *Tarraco*: por un lado, la iconografía presente en las monedas y en una estela de *Dertosa* (Tortosa) que nos muestra la imagen de las naves mercantes, además de otros temas marinos en diversos objetos, así como en un fresco y un sarcófago localizados en Tarragona (pp. 59-62). Más interesante si cabe es la información relativa al registro y control de las mercancías en el puerto (pp. 71-73), donde destacan los fragmentos de un *aequipondium* o balanza pública, que ha sido objeto de estudio en un artículo recientemente publicado por Francesc Rodríguez Martorell, Joaquín Ruíz de Arbulo Bayona e Ignacio Montero en el *Archivo Español de Arqueología* 89 (2016: 163-180). De igual modo, se hace mención de los *horrea* o almacenes altoimperiales documentados en el puerto tarraconense, aunque se omiten algunas hipótesis sobre la posible construcción de graneros de madera que apenas han dejado huella en el registro arqueológico. De acuerdo con las últimas investigaciones y la información textual que nos da noticia de la llegada de grano en época republicana, y por similitud con otros procesos de conquista, podemos suponer la construcción de unos enormes *horrea* de madera en este emplazamiento (Salido Domínguez, 2013, «El transporte marítimo de grano en época romana. Problemática arqueológica», R. Morais, H. Granja & A. Morillo, eds., *O Irado Mar Atlântico. O naufrágio bético augustano de Esposende* (Norte de

*Portugal*), Braga: 139-178). Son abundantes las noticias transmitidas por los autores clásicos que nos informan de continuos avituallamientos por vía marítima de las tropas, desde regiones orientales al Mediterráneo central o desde Italia y las provincias productoras de cereal (Sicilia y Cerdeña), en el aprovisionamiento de grano a las unidades enviadas al extremo occidente del Imperio. Esta práctica fue promovida en el Mediterráneo occidental ya en el siglo III d.C., momento en que, según la información transmitida por Livio, Roma ya contaba con una gran capacidad para aprovisionar grano desde Italia a las tropas enviadas a Hispania (Liv. 22, 3, 22). Aunque el desembarco se produjo en *Emporion*, la información del historiador patavino no ofrece dudas sobre la elección de *Tarraco* como base de operaciones militares desde el año 217 a.C. (Liv. 26, 7, 41). Este envío de grandes naves cargadas de provisiones y de grano procedente de Italia responde a la práctica de Roma en el inicio de la conquista de los territorios situados a bastante distancia de su capital. Es posible que en este lugar se construyeran grandes *horrea*, posiblemente en madera, que permitían conservar y acumular el grano enviado desde las provincias tributarias de Sicilia y Cerdeña (Salido Domínguez, J., 2011, *Horrea Militaria. El aprovisionamiento de grano en el Occidente del Imperio romano*, Madrid: 133). Aunque ya Erdkamp (1998, *Hunger and the sword. Warfare and food supply in Roman republican wars*, Ámsterdam: 115-116) llamó la atención sobre los anacronismos y errores que comete Livio mencionando la presencia de *publicani* en relación con el abastecimiento de grano a las tropas, no podemos dudar de la dependencia de las tropas respecto a los suministros enviados desde la propia Italia, un hecho bien conocido a través de las fuentes clásicas en otros territorios a lo largo del siglo III y II a.C.

Con relación a otros procesos y actividades portuarias, la autora, Patricia Terrado, hace mención a la ausencia en la epigrafía tarraconense de *fabri navales*, *unctores* o *stuppatores*, encargados de la fabricación y mantenimiento de los barcos, así como a la existencia de evidencias indirectas muy interesantes de estas actividades, caso de la presencia de una fábrica de pez o *picaria* empleada para calafatear los barcos, como también de asociaciones de trabajadores como un *collegium fabrum* y un *collegium centonariorum* (pp. 95-97). Sobre otros oficios, se hace mención a los *piscatores tarraconenses* citados por Livio (p. 112) y a otros trabajadores que desarrollaban su actividad en tiendas y negocios como *cauponae* e incluso una posible *taberna lusoria* (p. 116). Esta información epigráfica está perfectamente sistematizada y ordenada en la parte 4 del libro (*Sylloge epigraphica*, pp. 125-137) que constituye un soporte excelente y permite al lector corroborar la información aportada en el discurso.

Finaliza el trabajo con unas conclusiones generales que apuntan a diferentes ideas e hipótesis de trabajo que seguramente serán desarrolladas de manera excelente por Patricia Terrado en la tesis doctoral que está realizando en estos momentos, como ya adelantan algunos de sus trabajos publicados y que son premonitorios de una investigación de calidad.

Javier Salido Domínguez