

Officia portuensis. Vida i treball al port a través de l'epigrafia i les fonts textuais: una aproximació a *Tarraco*

Patricia Terrado Ortuño



COL·LECCIÓ
LLIBRE DIGITAL
N.9

 Port de Tarragona





OFFICIA PORTUENSIA

**VIDA I TREBALL AL PORT
A TRAVÉS DE L'EPIGRAFIA
I LES FONTS TEXTUALS:
UNA APROXIMACIÓ
A TARRACO**

PATRICIA TERRADO ORTUÑO





Edita:
Autoritat Portuària de Tarragona
C/ Anselm Clavé, 2
43004 Tarragona
publicacions.rel.externes@porttarragona.cat

Primera edició
Setembre del 2016

© Del text: Patricia Terrado Ortuño.
© Del pròleg: Diana Gorostidi Pi.
© De la imatge de la coberta: Museu del Port de Tarragona.
© Imatges i fotografies interiors, indicat a peu d'imatge, o en l'apartat corresponent.

Disseny de la portada
Miquel Pujol

ISBN: 978-84-617-4754-2

Qualsevol forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d'aquesta obra només pot ser realitzada amb l'autorització dels seus titulars, tret de l'excepció prevista per la llei. Dirigiu-vos a l'editor o a CEDRO (Centre Espanyol de Drets Reprogràfics, www.cedro.org) si necessiteu fotocopiar, escanejar o fer còpies digitals d'algun fragment d'aquesta obra.





A la meva mare, per tots els contes de quan era nena.





Índex

Presentació.....	7
Pròleg	9
Agraïments	13
Introducció	15
1. El Mediterrani, cruïlla de cultures	23
1.1 La navegació durant l'antiguitat: vents, corrents i condicions meteorològiques.....	25
1.2 Viatges a través del Mediterrani.....	27
1.3 <i>Tarraco</i> i el seu port.....	29
2. Vida i treball en un port romà.....	33
2.1 L'arribada a port: els descarregadors (els <i>saccarii</i> i els <i>phalangarii</i>).....	37
2.2 El transbord de les mercaderies.....	53
2.3 La mesura i el control de les mercaderies: els <i>mensores</i>	63
2.4 El transport per via terrestre i custòdia als magatzems (<i>horrea</i>).....	73
2.5 Els vaixells: manteniment i comandament. Del propietari als mariners.....	80
2.6 La construcció i la reparació de vaixells.....	87
2.7 El comerç als ports.....	98
2.7.1 Els comerciants: <i>negotiatores</i> , <i>mercatores</i> i <i>navicularii</i>	98
2.7.2 Els pescadors (<i>piscatores</i>).....	110
2.8 La venda dels productes (mercats i <i>tabernae</i>).....	114
3. Conclusions. Arribant a bon port: vida i treball al port de <i>Tarraco</i>	117



4. <i>Sylloge epigraphica</i>	123
5. <i>Index fontium</i>	139
6. Crèdits de les figures.....	143
7. Bibliografia.....	151
8. Recursos electrònics.....	171
9. Resum en anglès/ Summary.....	175



Presentació

Teniu a les vostres mans un dels dos treballs finalistes del Premi d'Investigació Port de Tarragona. És la primera vegada que, en les set edicions d'aquest premi, el jurat decideix publicar les obres finalistes atesa la seva qualitat. El treball de Patricia Terrado Ortuño és rigorós per ben estudiat i documentat, i didàctic per ben il·lustrat. Tot plegat, respon a la personalitat de l'autora, persona meticulosa i perfeccionista que no deixa escapar detall sobre els continguts.

Ens plau, també, que l'autora sigui una persona jove i prou novella, perquè la nostra col·laboració en publicar el seu treball sigui un al·licient més per a ella, i per a tota la gent jove. El Port sempre està, i estarà, disposat a poder ajudar a totes les persones joves que demostrin tenir qualitats en el camp de les humanitats o de les ciències.

Lligar port i epigrafia portuària romana és un tema que resumeix molt bé la ciutat de Tarragona: activitat portuària com a motor econòmic i ciutat romana patrimoni de la humanitat. És una bona manera d'entendre quin era el desenvolupament econòmic de *Tarraco* en l'antiguitat a través del seu port, i de la seva importància en el context mediterrani. És una part de la nostra història i que val la pena conèixer-la.

Enhorabona, doncs, a Patricia Terrado, i l'encoratjo que continuï treballant amb el rigor que ha demostrat en el present treball, perquè de ben segur li proporcionarà molts èxits professionals.

Josep Andreu Figueras

President del Port de Tarragona





Pròleg

La recerca sobre l'antiga *Tarraco* compta amb un extraordinari fons documental format per més de dues mil inscripcions romanes, un patrimoni excepcional si el comparem amb la resta de ciutats de l'Occident romà (exceptuant Roma, *Ostia* i Pompeia). Aquest immens bagatge arqueològic i cultural va ser estudiat pel gran historiador d'origen hongarès Géza Alföldy (1935-2011), que ens va regalar no només la fonamental actualització del corpus epigràfic de la ciutat, publicat just abans de deixar-nos,¹ sinó tot un seguit d'estudis de caràcter històric, arqueològic i prosopogràfic que són a la base de qualsevol investigació actual sobre *Hispania Romana*.²

L'epigrafia romana de *Tarraco* és molt rica i variada més enllà de les tipologies establertes en la classificació tradicional per aquest tipus de documents (funeràries, honorífiques, votives, etc.). Principalment escrita en llatí, conté també inscripcions en grec, textos bilingües (en llatí i ibèric, hebreu o grec) i una bona representació de poesia, cosa que és una mostra fefaent de la seva diversitat sociocultural. Trobem inscripcions en suports monumentals, en pedra constructiva i ornamental —ja sigui local o importada—, però també en ceràmica, en metall, en mosaics policroms i en una àmplia gamma de petits objectes d'ús quotidià. El seu contingut ens il·lustra aspectes de la vida institucional de la ciutat, de l'àmbit privat dels seus habitants i d'esdeveniments històrics la magnitud dels quals va afectar tot l'Imperi. L'epigrafia de *Tarraco* documenta la seva important administració provincial, la capacitat de gestió dels recursos i imatge pública ciutadana que donava, una imatge que va ser exportada a la resta de municipis que trobaven en la capital el model de Roma. Ho testimonien els contactes establerts dins i fora la península, enllaços comercials i relacions de parentiu de les famílies instal·lades aquí, que inclouen des dels magistrats més alts fins als immigrants. La població

¹ Fascicle en tres volums del *Corpus Inscriptionum Latinarum* que recull l'epigrafia de *Tarraco* i el seu territori (= *CIL* II²/14, 2-4). El prof. Alföldy ja havia editat prèviament el seu important volum *Die Römischen Inschriften von Tarraco* (Berlin 1975 = *RIT*), obra imprescindible en els estudis sobre l'arqueologia de la ciutat fins a la reedició del *CIL*.

² Un recull bibliogràfic exhaustiu a *Bibliografia de Géza Alföldy : 1935-2011*. Tarragona, Reial Societat Arqueològica Tarraconense, 2012. Cf. http://www.ua.es/personal/juan.abascal/alfoldy_hispania_romana.html (pàgina editada pel prof. Juan Manuel Abascal, de la Universitat d'Alacant. Consulta: 13/07/2016).



de l'antiga *Tarraco* dona fe de la capacitat d'acollida d'aquesta ciutat portuària, oberta i inclusiva/integradora, més enllà dels límits del seu extens territori.

Tot i això, dins d'aquesta esplèndida epigrafia de *Tarraco* no hi ha gairebé res que ens il·lustri de manera directa l'activitat portuària. No s'ha conservat cap inscripció que ens parli del port en època antiga, encara avui l'accés més espectacular a la ciutat, abillat com estava per una monumental arquitectura escenogràfica, amb les muralles i el temple del culte imperial, el complex del fòrum provincial i els edificis d'espectacles que dominaven visualment la línia de costa, a més dels nombrosos vaixells arribant o sortint. La vida al port devia ser necessàriament frenètica, a causa del constant moviment de persones i mercaderies, que omplien de novetats els carrers de la ciutat. No hi ha cap inscripció que demostrï la presència dels *saccarii* (descarregadors), dels *mensores* (controladors), des *navicularii* (naviliers), que segurament van ser presents a *Tarraco*, per no parlar d'altres professions auxiliars que estan ben documentades en altres ciutats. Però sabem que hi devien ser, per la documentació arqueològica, que confirma les nombroses importacions; per les fonts antigues, que parlen de productes locals apreciats també a fora, i per l'epigrafia, que ens demostra l'arribada de romans i d'estrangers procedents d'altres indrets de l'Imperi.

Rastrear la seva presència a *Tarraco* només és possible gràcies a l'auxili de l'anàlisi comparativa, que ens permet deduir què passava aquí a partir d'un cas excepcional per tot l'Imperi: *Ostia* i *Portus*, el port de Roma, que va ser el paradigma per a moltes ciutats portuàries d'Occident. La seva abundant documentació epigràfica ens informa dels molts aspectes relacionats amb la topografia, la gestió, les infraestructures i, especialment, els professionals que van vetllar perquè funcionés com cal al llarg dels segles en què va estar actiu.

Aquí trobem la necessitat d'aquest llibre. La intenció de la seva autora, Patricia Terrado, va ser demostrar com la documentació conservada als ports del Mediterrani occidental, amb *Ostia* i *Portus* al capdavant, poden servir d'exemples il·lustratius del que plausiblement podia haver estat el cas de *Tarraco*, tot i que sense oblidar mai la prudència i el repte a què ens obliga la mancança de dades directes. El seu estudi suposa l'acompliment d'aquest repte, ja que Terrado compta amb la sòlida preparació històrica i arqueològica necessària per al seu objectiu. Efectivament, l'autora va merèixer un ajut per realitzar una estada a la Universitat de Roma-La Sapienza amb la Prof. Maria Letizia Caldelli, reconeguda especialista en epigrafia d'*Ostia*. Terrado va poder realitzar una curiosa revisió i actualització bibliogràfica i un estudi detallat de l'epigrafia d'*Ostia*. El resultat és l'excel·lent coneixement de primera mà de les fonts i del seu corpus epigràfic, tal com demostra aquest volum.

El llibre resulta, en conseqüència, una eina excel·lent, perquè ofereix aquesta necessària visió complementària als estudis actuals sobre el port de *Tarraco*. La seva recerca sobre les professions antigues pot ajudar a comprendre'l millor, ja que permet recrear els espais del treball, del comerç, de l'administració, de l'oci, del trànsit, de la vida quotidiana al port, en definitiva, donant peu a una sèrie de reflexions que, a partir d'ara, s'hauran de tenir en consideració. En primer lloc, sobre les persones, els agents de l'existència del mateix port, ja sigui com a promotors, conservadors o usuaris. En segon lloc, sobre el mar com a mitjà de comunicació directe amb Roma, tan fascinant com perillós. El marítim era, per excel·lència, el viatge de l'aventura, de l'exploració, de la conquesta; era el viat-



ge de l'epopeia i, fins i tot, associat al no-retorn. Finalment, reflexions sobre el temps, que es relativitza d'acord amb paràmetres que ens resulten avui en dia inimaginables, com el fenomen del *mare clausum*, durant el qual la navegació quedava religiosament i políticament aturada durant els períodes hivernals.

Precisament aquesta comparació amb *Ostia* ha permès reivindicar a l'autora una sèrie d'evidències històriques i arqueològiques de *Tarraco* que fins ara havien passat desapercebudes per falta d'una visió global que les emmarqués en un context portuari. Totes aquestes novetats serviran per avançar en la interpretació de les poques dades obtingudes de l'actual coneixement de l'arqueologia i la història del port, bàsicament centrades en la seva estructura, la seva articulació dins del paisatge costaner i la seva implicació en el desenvolupament de l'urbanisme de la Part Baixa de la ciutat.³

Finalment, vull recomanar aquest llibre no només als especialistes en arqueologia i epigrafia, sinó també a tots aquells interessats en la tradició popular, la cultura antiga i la pervivència de les arrels, perquè trobaran que la vida als ports en època romana continua vigent en els ports actuals en més d'un aspecte que els sorprendrà.

Diana Gorostidi Pi

*Institut Català d'Arqueologia Clàssica /
Universitat Rovira i Virgili*

³ L'autora està preparant la tesi doctoral precisament sobre el port de *Tarraco* en època altimperial. Els primers resultats de la seva recerca ja han estat publicats en sengles articles (Terrado 2015; 2016).





Agraïments

No podria començar aquest llibre sense donar el meu agraïment a Diana Gorostidi, guia en aquest periple i amiga. Gràcies per la seva paciència, les hores de feina i la meticulositat, per la temprança que sempre té amb mi, però sobretot pels ànims quan tot sembla naufragar.

A en Joaquín Ruiz de Arbulo, un dels responsables que hagi realitzat aquest estudi, quan, fa uns anys, em va proposar estudiar el port de *Tarraco* a través dels seus protagonistes, el resultat del qual és aquesta aproximació a la vida de la gent del port.

A tots els companys de l'Arxiu i al Servei de Publicacions del Port de Tarragona que han fet possible aquest llibre, a la Coia Escoda, i a en Quim Vendrell en especial per l'oportunitat de poder afrontar un repte tan gran com és escriure un llibre, pel seu suport i per la paciència en els terminis i correccions.

També vull agrair als companys de l'Institut Català d'Arqueologia Clàssica per l'ajuda que m'han prestat durant l'elaboració del manuscrit: als sempre encertats i savis consells d'en Jordi López, a en Josep Maria Macias, Jesús Carruesco, Carme Badia i Francesc Rodríguez. A l'Ada Lasheras en especial, per la seva amistat.

A les persones i institucions que amablement m'han cedit les seves fotografies: a Josep Gisbert (Museu Arqueològic de Dénia), a Josep Maria Puche (Institut Català d'Arqueologia Clàssica), el professor Kresimir Matijevic (Universitat de Trier); el Museu de Tortosa, el Museu de Dijon, el Museu Nacional Arqueològic de Catalunya-Empúries i el Museu de Saragossa. Al Museu Nacional Arqueològic de Tarragona, agraeixo la facilitat i rapidesa per les gestions a Gemma Jové i, en especial estima, a en Pep Anton Remolà. A Carme Montaña i Mercè Toldrà del Museu del Port de Tarragona, així com també a Jordi Pérez del CEIPAC. Gràcies també a totes persones anònimes que comparteixen les seves fotografies a la plataforma Wikimedia Commons, gràcies a la qual he pogut accedir a gran quantitat d'imatges, essent un pilar important per compartir el coneixement a la xarxa.

A la professora Maria Letizia Caldelli (Universitat de Roma-La Sapienza) per tot el suport durant l'estada a Roma i els savis consells.

Per últim, però no per això menys important, a la meva família; al meu pare, Fernando, i a les meves dibuixants a la carta, Lourdes i Núria, per la paciència i suport incondicional; i al Samuel, el company del meu viatge.





Introducció

La investigació històrica avui dia sobre els ports és un tema d'actualitat i ocupa diverses àrees d'estudi: l'arqueologia de camp i subaquàtica, recerca sobre el paisatge antic portuari, la historiografia, l'epigrafia o la iconografia. En els darrers anys, els avenços de la recerca en aquestes especialitats ens permeten reconstruir una imatge molt propera a la realitat de com eren els ports a l'antiguitat i ens ajuden a entendre quines estructures tindrien i com s'articulaven en relació a la ciutat i al seu territori.

En el cas de *Tarraco*, hi ha estudis sobre el seu port realitzats des de moltes òptiques, però no n'existeix cap de conjunt que afronti la seva comprensió global durant l'època romana. Aquestes anàlisis són parcials, sobretot derivades de les campanyes d'excavació que s'han dut a terme els últims quinze anys a la part baixa de la ciutat i que han posat en relleu l'existència d'estructures que es poden relacionar amb àrees portuàries, com ara magatzems o tallers, i que demostren l'entitat que hauria d'haver tingut el port d'una capital provincial.

Malgrat que manquen moltes dades per comprendre com era el port de la ciutat, tant en àmbit estructural com també en aspectes de gestió i administració, ens vam plantejar fer una recerca que tingués en compte qüestions que encara no s'havien tractat a *Tarraco*, com són els oficis portuaris relacionats amb el transport i el comerç transmarí. Malauradament, cap de les aproximacions prèvies ens aporten dades sobre les persones que vivien i treballaven al port i que, al cap i a la fi, eren els principals actors del moviment de mercaderies. Així doncs, aquest llibre tracta sobre aquest col·lectiu anònim que no ha deixat constància física a *Tarraco*, però sí de l'esforç i de les conseqüències de la seva feina. El resultat, doncs, ha estat una primera aproximació a una realitat on existia una organització de transport perfectament establerta, amb persones que treballaven a l'àrea portuària fent tot tipus de tasques.

La investigació que presentem, no obstant això, no es basa només en l'arqueologia, sinó en altres matèries que la complementen: ens referim a l'epigrafia i als textos literaris. Precisament aquest estudi té la seva gènesi en un treball de final de Màster, realitzat l'any 2012 durant el transcurs del Màster en Arqueologia Clàssica (URV/ICAC/UAB) que tenia per objecte d'estudi el port de *Tarraco*.

a través de les fonts llatines i l'epigrafia.⁴ Aquest projecte de treball, dirigit pel catedràtic d'Arqueologia de la Universitat Rovira i Virgili, Joaquín Ruiz de Arbulo, presentava una aproximació a *Tarraco* a través dels oficis que hom podia trobar en un port comercial d'època romana i que dibuixaven el dia a dia de la societat que hi vivia i treballava. Aquesta investigació incipient relatava la realitat d'un port ideal, de les professions que s'hi desenvolupaven a través del testimoni de les inscripcions i les fonts literàries, complementades per la informació que ens aporta la iconografia, és a dir, l'estudi del significat de les imatges que es representen en mosaics, relleus, pintures o monedes. La descripció gràfica i l'anàlisi que ens proporciona aquest camp de coneixement ens permet saber com era la forma de vida de la societat romana en un port. En aquest sentit, el present treball beu d'aquestes disciplines, que conformen un vessant d'estudi que té en compte la societat i que complementa perfectament la recerca sobre l'arquitectura i fisonomia dels ports.

Aquesta primera aproximació als oficis portuaris va posar en relleu la manca d'informació que es tenia sobre la vida quotidiana al port de *Tarraco*. En aquest punt, l'absència de registre arqueològic (inscripcions, textos, etc.) de les persones que hi treballaven era un punt en contra de la investigació que obligava a mirar cap a altres ciutats que sí que conservaven evidències.

És aleshores quan es fa palesa la necessitat de comparar, sempre mantenint les distàncies, amb *Ostia*, Roma i el seu magnífic port, *Portus*, car l'excepcionalitat d'aquests tres enclavaments configurava el mirall on s'hi reflectien la resta de les ciutats portuàries en època romana. D'aquesta visió de conjunt de com s'articulava el comerç en diverses àrees urbanes ha estat possible gràcies a una estada predoctoral a Roma realitzada el 2015 a la Universitat de la Sapienza,⁵ en la qual s'ha pogut aprofundir en els estudis sobre oficis portuaris.

Així, l'estudi que mostrem es basa en la recerca dels oficis presents en ports de caràcter comercial. A l'antiguitat, es poden distingir dos tipus de ports segons la seva funció: d'una banda els militars, destinats a custodiar les flotes de guerra; i de l'altra els comercials, identificats sovint amb el mot grec *emporion*, que fa referència a un lloc de comerç. Mentre que els primers tenien unes estructures de defensa, instal·lacions destinades a mantenir la flota i sistemes de tancament que els convertien en una plaça forta; els segons estaven dotats amb edificis comercials, places, duanes i magatzems. Val a dir que el personal que hi havia en ambdós tipus de ports sovint era el mateix, encara que existien càrrecs específics en l'àmbit militar molt diferents dels oficis que es trobaven en un port comercial. En aquest sentit, per exemple, ajornem per a altres investigacions el

⁴ TERRADO, P. *El port romà de Tarraco. Una aproximació al seu funcionament a partir dels oficis portuaris*. Treball de Final de Màster dirigit per Joaquín Ruiz de Arbulo. URV/ICAC/UAB, Tarragona, 2012. La realització d'aquest estudi va constar amb el suport d'una beca de recerca atorgada per l'Institut Català d'Arqueologia Clàssica (2011-2012).

⁵ Aquest volum forma part dels estudis que es realitzen actualment sobre el port de *Tarraco* en el marc d'una beca predoctoral que es realitza a la Universitat Rovira i Virgili (Tarragona) dirigida per Joaquín Ruiz de Arbulo i Diana Gorostidi en el marc del grup de recerca Seminari de Topografia Antiga (URV/ICAC). La tesi té per objecte l'estudi del port romà de Tarragona en època tardorepublicana i altimperial a través de l'arqueologia, les fonts i la historiografia. L'estada de mobilitat ha estat realitzada dins el programa d'Es-tancias Breves 2015 en el marc de la beca predoctoral FPI (Ministerio de Economía y Competitividad) a la Universitat de Roma-La Sapienza sota l'acollida de la professora Maria Letizia Caldelli, a qui vull agrair ferventment el seu suport, facilitats i consells durant aquest temps, així com l'oportunitat de poder treballar i comentar aspectes sobre la tesi.



tractament sobre el càrrec militar el *praefectus orae maritimae*, encarregat de la vigilància de la costa tarragonina, i perfectament tractat en estudis epigràfics.⁶ De la mateixa manera, moltes inscripcions que citen la flota romana i càrrecs militars no seran tractats en aquesta monografia car la seva temàtica i aproximació s'hauria de dur a terme des d'una òptica diferent. Es veuran, doncs, només sobre els oficis trobats en les zones comercials, encara que sovint amb alguns incisos sobre professions militars a tall de comparativa.

Veurem, doncs, com funcionava el sistema de gestió i distribució de les mercaderies des que eren llastrades al vaixell fins que arribaven al port de destinació i qui eren les persones responsables del seu transport. Podem aproximar-nos a la jornada d'un port comercial romà, com ara el de *Tarraco*, gràcies als testimonis epigràfics que hem pogut trobar en altres ciutats de l'Imperi i als autors llatins que han documentat el treball dels descarregadors, el personal d'administració del port, els naviliers o els controladors de la mercaderia.

Aquesta recerca doncs, es basa en aquests estudis comparatius per tal de comprendre el cas concret de Tarragona, en el qual no tenim evidències directes de la gestió de la seva àrea portuària que hagin arribat als nostres dies però que d'alguna manera sí que han deixat l'empremta en la ciutat. Així per exemple, l'existència de magatzems és un indicatiu que allà hi treballaven els descarregadors que hi transportaven les mercaderies i de personal dedicat a la seva custòdia i manteniment; un ponderal de balança conservat al Museu Nacional Arqueològic remet a la presència de personal encarregat de mesurar i pesar les mercaderies; les persones dedicades a l'intercanvi comercial són recordades a les inscripcions però també en tot el material que avui dia forma part dels museus de la ciutat i del Camp de Tarragona, fruit d'aquest intercanvi per via marítima. Aquests exemples posen en relleu la importància del port de Tarragona des d'època republicana, que fou primer seu de l'armada romana i després capital provincial. Partim de la premissa que una ciutat que esdevingué tan important, sobretot arran de l'estada d'August a la ciutat el 25 aC, hauria de tenir un port dotat de les infraestructures necessàries per rebre productes vinguts a través del mar i alhora per exportar-ne, com tampoc s'han d'oblidar els immigrants, mercaders itàlics en primer lloc i posteriorment d'arreu de l'Imperi, que van engrandir culturalment i econòmica la ciutat.

El lector tindrà una visió dels processos que eren realitzats per personal qualificat, això és, dels oficis, que hom podia trobar en un port comercial romà a partir d'exemples seleccionats de diverses ciutats i d'aquesta manera aproximar-nos a entendre com funcionava el port de *Tarraco* a partir de comparatives. Pretenem fer, d'aquesta manera, un homenatge als autèntics actors dels ports.

⁶ BARBIERI, G. «Ancora sul praefectus orae maritimae». *Scritti minori. Vetera. Ricerche di Storia Epigrafia e Antichità*, Roma, Quasar, 1988, BARBIERI, G. «Il praefectus orae maritimae» *Scritti minori. Vetera. Ricerche di Storia Epigrafia e Antichità*. Roma: Quasar, 1988, p. 241–254; JÁRREGA, R. «El port romà de Barcino (Barcelona) i el Praefectus Orae Maritimae Laeetanae. Un possible portus comercial», *Butlletí Arqueològic*, 33, 2011; RUIZ DE ARBULO, J. «La dedicataria a Mars Campester del centurió T. Aurelius Decimus y el campus de la guarnición imperial de Tarraco en el siglo II d.C. Algunas reflexiones sobre la topografía militar de la capital provincial», *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología Universidad Autónoma de Madrid*, 37-38, 2011, p. 553-569; RUSCU, L. «On the praefectura orae maritimae on the western coast of the Black Sea», *The edges of the Roman World*, ed. JANKOVIC, M.A ; MIHAIOVIC, V. D.; BABIC, S, Cambridge, 2014, p. 159–171; STARR, C.G. «Coastal Defense in the Roman World», *The American Journal of Philology*, 64, 1943, p. 56-70.

L'ESTUDI DELS PORTS ANTICS

En l'actualitat hi ha centres de recerca que tenen per objectiu estudiar els ports des de diferents vessants. Així, per exemple, projectes europeus com el de *Rome's Mediterranean Ports. Portus Limen*,⁷ dirigit pels professors S. Keay i P. Arnaud, estudien una selecció de ports mediterranis durant l'època Imperial, entre els quals hi ha *Tarraco*. Altres projectes, inclouen camps d'estudi que tenen en compte la geoarqueologia o la geofísica, per exemple, i són només una mostra de la posada en escena d'un tema d'actualitat.⁸ Investigacions dutes a terme en centres de recerca i universitats són essencials per complementar els estudis tant a àmbit peninsular com estranger, així com tesis doctorals en curs que tenen per objectiu l'anàlisi de diferents aspectes d'un port romà.

Pel que fa als primers estudis que integraren arqueologia, fonts i iconografia, trobem la investigació duta a terme per David Blackmann el 1982 amb la publicació en dues parts de *Ancient harbours in the Mediterranean*, que assentava les bases per dur a terme estudis interdisciplinaris per conèixer els ports en l'antiguitat.⁹ Malgrat això, la gènesi dels estudis sobre les professions portuàries es remunta a mitjan del segle XX, amb la publicació de la magnífica monografia de Jean Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, que tot i estar escrita l'any 1966, fins avui dia no hi ha cap publicació que l'hagi superada.¹⁰ La seva obra és el puntal de qualsevol estudi sobre ports, ja que tracta un ampli espectre de temes: des dels condicionants de la navegació fins a l'estudi de les professions. Altres autors com ara Lionel Casson a *Ships and seamanship in the Ancient World* ens han detallat perfectament la vida a bord d'un vaixell que, juntament amb estudis iconogràfics sobre les evidències marítimes en diferents suports realitzada per Lucien Basch a *Le musée imaginaire de la marine antique* (1987), permeten veure una realitat diferent de l'estudi dels grans ports: la informació que ens aporten els relleus on s'aprecia el dia a dia en un vaixell, com es descarreguen i mesuren les mercaderies.¹¹ Els estudis de Gerhard Zimmer de 1982 sobre les representacions dels oficis a la iconografia i a les inscripcions a la seva obra *Römische Berufsdarstellungen* són també un punt de partida. Aquestes obres, sense ànim de ser exclusives, foren una base important de tots els estudis posteriors que s'han fet sobre els ports.¹² Per últim, la realització de congressos els darrers anys que tracten els oficis portuaris ha suposat un nou impuls en aquest camp d'estudi, entre els quals destaquem el congrés realitzat a Roma el 2015 titulat *Roman Port societies*

⁷ <<http://Portuslimen.eu/>> [Consulta: el 25/02/2015].

⁸ Per exemple, el projecte Universitat d'Hamburg (Alemanya) *Häfen von der Römischen Kaiserzeit bis zum Mittelalter*. <<http://www.spp-haefen.de/>> [Consulta: el 25/02/2015] o el projecte CEIPAC de la Universitat de Barcelona: <<http://ceipac.gh.ub.es/>> [Consulta: el 25/02/2015].

⁹ BLACKMANN, D.J. «Ancient harbours in the Mediterranean» *International Journal of Nautical Archaeology*, 1982, núm. 2, p. 79–104 i núm. 3, p. 185–211.

¹⁰ ROUGÉ, J. *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris, École Pratique des Hautes Études, 1966.

¹¹ CASSON, L. *Ships and seamanship in the Ancient World*, New Jersey, Princeton, 1977; BASCH, L. *Le musée imaginaire de la marine antique*. Atenes, Institut hellénique pour la préservation de la tradition nautique, 1987.

¹² ZIMMER, G. *Römische Berufsdarstellungen*. Vol. 12. Berlin, Deutsches Archäologisches Institut, 1982.

through the evidence of inscriptions o la publicació el 2014 de les actes del congrés *L'epigrafia dei Porti* realitzat el 2010 a Aquileia.¹³

En el cas que ens ateny, la situació de Tarragona en època romana ens és sobradament coneguda pel seu rol com a capital provincial i sobretot pels vestigis arqueològics —reconeguts per la UNESCO des de l'any 2000— que l'han convertit en objecte d'estudi i recerca com a model de ciutat romana a *Hispania*. Tanmateix, la mirada a la ciutat sempre ha estat vinculada a la part alta, a la ciutat imperial que un dia visità August i que esdevingué l'autèntic centre del poder. Aquesta zona, àmpliament estudiada, encara custodia coneixements per entendre com s'articulava la capital de la *Tarraconensis*.¹⁴

No obstant això, la part baixa de la ciutat en els darrers anys ha estat objecte d'intervencions arqueològiques i estudis monogràfics sobre àrees concretes.¹⁵ Aquest conjunt d'excavacions arqueològiques i els resultats de les anàlisis, permeten conèixer històricament parts del port tarragoní i són la base de qualsevol estudi que es realitzi sobre aquesta zona. De la mateixa manera, temes d'investigació més globals, com ara el comerç al Mediterrani i estudis sobre la societat dels ports romans, ens aporten dades per entendre com podria haver estat el port de *Tarraco*, així com el rol comercial que hauria pogut exercir en relació amb la resta de ciutats portuàries, però també amb les interiors.

Es tindran en compte tots aquests aspectes fins ara tractats des de diferents vessants per poder entendre com era la societat del port de *Tarraco*, i, des d'una nova òptica fins ara no estudiada a la ciutat, ja que, *a priori*, semblava inassolible per la manca d'evidències, això és, l'epigrafia i les fonts literàries; ens aproxima-

¹³ Congrés realitzat a la British School a Roma els dies 29 i 30 de novembre de 2015 en el marc del projecte Rome's Mediterranean Ports. Portus limen <<http://portuslimen.eu/conference/roman-port-societies/>> [Consultada el 12/02/2015]; ZACCARIA, C. ed., *L'epigrafia dei Porti. Atti della XVIIe Rencontre sur l'épigraphie du Monde Romain, Aquileia, 14-16 ottobre 2010*, Trieste, Editreg, 2014.

¹⁴ ALFÖLDY, G. «Tarraco», *Forum. Temes d'Historia i Arqueologia Tarragonines*, 8, 1991; MACIAS, J.M.; GUITART, I.; FIZ, I.; MIRÓ, M.; PIÑOL, L. *Planimetria arqueològica de Tàrraco*, Sèrie Documenta, Tarragona, Institut Català d'Arqueologia Clàssica, 2007; OTIÑA, P.; RUIZ DE ARBULO, J. «De Cese a Tàrraco. Evidencias y reflexiones sobre la Tarragona Ibérica y el proceso de romanización», *Empúries*, 52, 2000, p. 107-136; RUIZ DE ARBULO, J. «Kesse / Tàrrakon / Tarraco. En torno a los orígenes de una ciudad portuaria», *Implantations humaines en milieu littoral méditerranéen: facteurs d'installation et processus d'appropriation de l'espace de la préhistoire au moyen âge. XXXIV rencontres internationales d'archéologie et d'histoire d'Antibes.*, ed. MERCURI, L.; GONZÁLEZ, R.; BERTONCELLO, F., Antibes. Éditions APDCA, 2014, p. 159-169.

¹⁵ Sense ànim de ser exhaustius, consultar ABELLÓ, A. i MASSÓ, J. «Les condicions portuàries de Tàrraco» *Drassana. Revista del Museu Marítim*, 3, 1995, p. 16-25; BEA, D. «El port romà de Tàrraco, aportacions historiogràfiques i noves interpretacions. La intervenció arqueològica als solars de l'UA 15 de Tarragona (Tarragonès)» *Citerior: arqueologia i ciències de l'Antiguitat. Ports marítims i ports fluvials: la navegació a l'entorn del nord-oest mediterrani durant l'antiguitat* 2008, núm. 4, p. 149-185; ESCODA, C. *El Port de Tarragona*. Barcelona, Lunwerg, 2000; GARCÍA, M.; DÍAZ, M.; MACIAS, J.M.; POCIÑA, C. «Les termes públiques de Tàrraco i la monumentalització de la façana marítima de la ciutat» *Tribuna d'arqueologia*, 2003, p. 67-79; IZQUIERDO I TUGAS, P. «Introducció a l'arqueologia portuària romana de la Tarraconense» *Arqueologia Nàutica Mediterrània. Salamanca. Monografies del casc 8. Salamanca*, editat per Xavier Nieto, p. 443-456. Salamanca, Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya, 2005; MACIAS, J.M. *Les termes públiques de l'àrea portuària de Tàrraco. Carrer de Sant Miquel de Tarragona. Documenta*. Documenta, Tarragona, Institut Català d'Arqueologia Clàssica, 2004; MACIAS, J.M.; REMOLÀ, J. A. «El port de Tàrraco a l'Antiguitat Tardana.» *VI Reunió d'Arqueologia Cristiana Hispànica. València 2003*, Barcelona, 2005, p. 175-185; MACIAS, J.M.; REMOLÀ, J. A. «Portus Tarraconensis (Hispania Citerior).» *Bollettino di Archeologia on line I*, 2010, p. 129-140; REMOLÀ, J. A.; POCIÑA, C. «Una font monumental a l'àrea portuària de Tàrraco. Notes preliminars.» *Empúries* 53, 2002, p. 29-65; REMOLÀ, J. A.; POCIÑA, C. «Nuevas aportaciones al conocimiento del puerto de Tàrraco (Hispania Tarraconensis).» *SAGVNTVM* 33, 2001, 85-96; RUIZ DE ARBULO, J. «Eratóstenes, Artemidoro y el puerto de Tàrraco. Razones de una polémica.» *Revista d'Arqueologia de Ponent* 11-12, 2001, p. 87-107.

rem a comprendre com vivien, com s'organitzaven però sobretot saber qui eren els treballadors i treballadores del port, ja que aquesta és la seva història.

SOBRE AQUEST LLIBRE

Aquest llibre no pretén ser un catàleg sobre els oficis portuaris a *Tarraco*, ni tan sols de les ciutats portuàries i fluvials pertanyents a l'Imperi Romà. L'objecte d'aquest estudi és aproximar-nos a la societat que treballava i vivia al port de *Tarraco*, a la gestió i a les infraestructures que el formaven i al procés que rebien les mercaderies des que arribaven al moll fins a ser traslladades als magatzems i mercats. La base de la investigació que aquí exposem, l'epigrafia i les fonts literàries, presentaran la realitat social d'un port comercial. La manca de referències epigràfiques directes a Tarragona sobre aquest aspecte, ens ha dut a estudiar analogies extretes de diferents ciutats on sí que se n'han documentat i que presentem com un exemple per a il·lustrar el cas d'estudi. A propòsit d'això, presentem un mapa amb les ciutats citades per a fer més àgil la seva localització (Fig.1).

El llistat dels oficis és llarg, la major part del qual es basa en la classificació feta per Rougé¹⁶ i completada amb la bibliografia més recent, la qual presentem sense ànim de fer un catàleg exclusiu. Alguns oficis no apareixen al llibre per la senzilla raó de la seva especificitat i per la manca d'evidències fefaents que el relacionin amb el cas tarraconense. Els ports estudiats són realitats diferents: a molts d'ells no s'hi documenten certes professions, com també ocorre el cas contrari, diverses ciutats portuàries tenen oficis únics, dissenyats per donar resposta a necessitats específiques com ara la distribució del gra o la navegació fluvial. És per això, que no pretenem fer una classificació extrapolable a tots els ports d'època romana, ans al contrari, presentem una visió macro de la vida en un port, adaptant les evidències i les analogies al cas d'estudi.

D'altra banda, la classificació dels ítems està basada en blocs temàtics. Aquests apartats expliquen el recorregut que feien les mercaderies quan arribaven al port i de les funcions derivades d'aquest procés, així com del moviment poblacional intrínsec en qualsevol àrea portuària. A més a més, han estat inclosos uns apartats a manera de *boxes* que seran útils per a ampliar la informació del lector o tractar temes monogràfics.

També s'ha afegit un apèndix documental amb les fonts textuais utilitzades, així com una selecció de les inscripcions, triades per criteris exemplificadors. Aquestes inscripcions es classifiquen amb un nombre precedit de la sigla SYL, en referència a aquesta selecció o *Sylloge epigraphica*, la qual es podrà consultar en un annex on constarà la seva identificació, el lloc de trobada, la datació i la reproducció del text en llatí.

Per últim, les abreviatures de les fonts clàssiques han estat extretes, pels autors llatins, de: CLARE, P.G.W. ed., *Oxford latin dictionary*, Oxford, Oxford University Press, 1968 i de LIDDELL, H.G.; SCOTT, R. *A Greek-english lexicon*, Oxford, Clarendon Press, 1940, per als autors grecs.

¹⁶ ROUGÉ, J. *Recherches sur... op.cit.*

Per a les fonts jurídiques i per als autors tardans, ens hem basat en la base de dades del Centro de Investigaciones Científicas y Diccionario Griego-Español, disponible a: <<http://dge.cchs.csic.es/lst/lst-int.htm>> [Consulta: 10/02/2013].

Per a la resta d'abreviatures, la relació és la següent:

- AE = *L'Année Épigraphique*, Paris 1888.
- CIL = *Corpus Inscriptionum Latinarum*.
- CIL II² = ALFÖLDY, G. *Corpus Inscriptionum Latinarum. Inscriptiones Hispaniae Latinae. Pars septentrionalis conventus Tarraconensis. Pars altera. Tarraco et vicinia*, Berlín, 2012.
- CILA = GONZÁLEZ, J. *Corpus de Inscripciones Latinas de Andalucía*. La Vega (Hispalis), Sevilla, 1991.
- DAREMBERG-SAGLIO = DAREMBERG, CH.; SAGLIO, E. *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines*, Graz, Akademische Druck und Verlagsanstalt, 1892.
- DE RUGGIERO = DE RUGGIERO, E. *Dizionario Epigrafico di Antichità Romane*, Roma, L. Pasqualucci, 1895.
- DIEC = Institut d'Estudis Catalans. *Diccionari de la Llengua Catalana*, 2^a Edició, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 2007.
- ERAEmerita = GARCÍA IGLESIAS, L. *Epigrafía Romana de Augusta Emerita*, Madrid 1973.
- HEp = *Hispania Epigraphica*, Madrid 1989-
- IEAquil = LETTICH, G. *Itinerari epigrafici Aquileiesi*, Triest 2003.
- ILS = DESSAU, H. *Inscriptiones Latinae Selectae*, Berlin, 1892-1916.
- InscrAqu = BRUSIN, J.B. *Inscriptiones Aquileiae*, Udine 1991-1993.
- IRAT = GOROSTIDI, D. *Ager Tarraconensis. Les inscriptions romanes (IRAT)*, Documenta, Tarragona, Institut Català d'Arqueologia Clàssica, 2010.
- IRC = *Inscriptions romaines de Catalogne*, Paris 1984.
- OLD = CLARE, P.G.W, ed., *Oxford latin dictionary*, Oxford: Oxford University Press, 1968.
- PAULY-WISSOWA = PAULY, A. F. VON.; WISSOWA, G.; KROLL, W. *Paulys Real-encyclopädie der classischen Altertumswissenschaft*, Stuttgart: J.B. Metzler, 1910.
- RIT = *Die Römischen Inschriften von Tarraco*, Berlin 1975.
- TERMCAT = Centre de Terminologia de Catalunya, Departament de Treball i Justícia, Barcelona, Generalitat de Catalunya. <http://www.termcat.cat/ca/Diccionaris_En_Linia/120> [Consulta: 18/02/2014].



Fig. 1. Mapa que mostra les ciutats citades al llibre



1

EL MEDITERRANI, CRUÏLLA DE CULTURES





Tarraco ocupava un paper important en la xarxa portuària Mediterrània, no només en l'àmbit comercial sinó també en l'àmbit social, essent porta d'entrada de persones de diferents parts de l'Imperi. La posició de la ciutat estava condicionada per la mateixa orografia, però també era un emplaçament d'acord amb les particularitats climàtiques i geogràfiques de la Mediterrània, les quals condicionaven la navegació i la situació dels enclavaments, convertint aquest mar en l'escenari ideal d'intercanvi de cultures. Vegem quin paper ocupava *Tarraco* en aquest panorama.

1.1 LA NAVEGACIÓ DURANT L'ANTIGUITAT: VENTS, CORRENTS I CONDICIONS METEOROLÒGIQUES

El Mediterrani és un mar pràcticament tancat i a mercè de la climatologia. Durant l'antiguitat la navegació estava condicionada pels corrents marítims, l'orografia de les costes i el vent. Gràcies al testimoni dels periples coneixem com eren les condicions de navegació en l'antiguitat. El mot periple prové del grec *peri-plous*, i significa literalment "navegació al voltant", és a dir, navegació de cabotatge.¹⁷ Aquests periples eren uns documents geogràfics recollits per l'experiència dels mariners que descrivien les costes, indicaven les distàncies entre ciutats, com també incloïen referències de caràcter històric i mitològic dels llocs.

El Mediterrani el conforma un sistema de corrents marítims molt complex que es coneix des de ben antic i que els mariners han aprofitat per navegar de manera més ràpida i segura. Aquests corrents tenen la seva gènesi en el desequilibri entre la massa d'aigua marina perduda a causa de l'evaporació, l'aportació fluvial dels principals rius i l'entrada contínua d'aigua a través de l'estret de Gibraltar i els Dardanels. Existeix un corrent principal que rodeja la costa Mediterrània en

¹⁷ MEDAS, S. *De rebus nauticis. L'arte della navigazione nel mondo antico*. Roma, L'Erma di Bretschneider, 2004.



El *navigium Isidis*



Fig. 2. Estàtua de la deessa Isis, protectora de la navegació. Segle II dC. Kunsthistorisches Museum, Viena.

L'època de navegació en època romana començava oficialment el dia cinc de març, ja que hi havia un període de marge que permetia navegar de manera més o menys segura: del deu de març al vint-i-set de maig, i del catorze de setembre fins a l'onze de novembre. Durant l'esmentat dia cinc de març, es duia a terme les *Ploiaphesia* o la festa del *navigium Isidis* (*El vaixell d'Isis*) que consistia en una cerimònia celebrada en honor a la deessa d'origen egipci Isis, protectora de la navegació, que donava el tret de sortida al comerç i als viatges per via marítima (fig. 2). Apuleu (Apul. *Met.* 11.9-17) en el segle II dC descrivia aquesta festa com una gran processó a la capçalera de la qual hi havia dones vestides de blanc que llançaven flors, mentre d'altres, adornades amb corones de flors, pintes d'ivori i miralls, portaven juntament amb homes, llums i torxes. Els seguia un cor que cantava i els nois i les noies iniciats en el culte místic de la deessa egípcia. A continuació, els sacerdots portaven els objectes per a la realització de la cerimònia, entre els quals hi havia una llanterna d'or en forma de vaixell. Aquest seguici, tancat per les figures dels déus, es dirigia a la vora del mar on hi havia l'embarcació que havia de ser purificada.

Després que el sacerdot d'Isis pronunciés unes oracions, purificava la nau amb una torxa, ou i sofre. El seguici, al seu torn llançava ofrenes a l'interior de la nau. El vaixell partia del port i un cop ja s'havia allunyat, els portadors de les ofrenes es dirigien al temple d'Isis per clausurar la cerimònia; el sacerdot llegia oracions en honor a l'emperador, el senat, l'ordre eqüestre i el poble romà, pels mariners i vaixells. El ritual finalitzava amb la pronunciació d'una fórmula grega que proclamava l'obertura de la navegació (*mare apertum*).

sentit antihorari amb origen a la costa de Gibraltar, que aporta aigua en direcció est fins a Port Saïd, al nord-est d'Egipte. A continuació vira en direcció nord mentre recorre la costa fins al Mar Egeu, punt en el qual s'uneix amb un corrent que prové del Mar Negre. Els dos corrents units recorren les illes gregues, rodegen el nord de Creta i pugen a través de la costa dàlmata fins a arribar a Itàlia. En aquest punt descendeixen al voltant de la península, i a continuació tornen a pujar en direcció a la península Ibèrica. Finalment arriben de nou al punt de partida que és l'estret de Gibraltar.¹⁸

El vent era l'altre factor que definia la navegació antiga i tenia un paper molt important, ja que els vaixells aprofitaven la seva força per desplaçar-se. S'ha de

¹⁸ RUIZ DE ARBULO, J. «Rutas marítimas y colonizaciones en la Península Ibérica. Una aproximación náutica a algunos problemas», *Italica. Cuadernos de Trabajos de la Escuela Española de Historia y Arqueología de Roma*, 18, 1990, p. 79-115.

partir de la premissa que els vents varien en funció dels anys: hi ha anys en què predominen vents de llevant i altres on bufen principalment de ponent, fet que condicionava la durada dels viatges.

Els mariners eren conscients d'aquesta problemàtica, i testimonis com Hesíode, el segle VIII aC afirmava que "cinquanta dies després del solstici, quan arriba el final de l'estiu, s'ofereix als mortals una bona època per navegar," és a dir, a inicis de juliol.¹⁹ Uns segles més endavant, el IV dC, l'autor llatí Vegeci proposava que l'època idònia per navegar era entre el vint-i-set de maig i el catorze de setembre, "quan queien les Plèiades i el vent bufava suau".²⁰ Aquest període apte per a navegar s'anomenava *mare apertum* o mar obert, i la resta de l'any el mar no oferia condicions de seguretat i es recomanava no navegar-hi en la mesura que fos possible; aquest període en què el mar romania "tancat" s'anomenava *mare clausum*.²¹

1.2 VIATGES A TRAVÉS DEL MEDITERRANI



Fig. 3. Mapa que mostra les principals rutes d'altura que connectaven l'Imperi romà basant-se en les fonts. Els números equivalen a dies de viatge.²²

¹⁹ Hes. *Op.* 663-665.

²⁰ Veg. 4.39.

²¹ POMEY, P. *La Navigation dans l'Antiquité*. Aix-en-Provence, Édisud, 1997, p. 26. Tanmateix, hi ha testimonis literaris que citen viatges realitzats durant l'hivern i, encara que no eren la tònica habitual, eren possibles en cas de necessitat (fam, proveïment d'aliments, etc.).

²² Aquest mapa ha estat elaborat per a l'exposició *Anno Domini. Judea en temps d'August*, organitzada pel Museu Bíblic Tarraconense i l'Associació Cultural Sant Fructuós en el marc del Festival de reconstrucció històrica *Tarraco Viva* el 2014. Vull agrair l'ajuda per la realització d'aquest mapa a Andreu Muñoz, Josep Maria Macias i Josep Maria Puche.

L'existència de rutes de navegació era indispensable per comunicar ciutats de l'Imperi que estaven molt allunyades les unes de les altres²³ (fig. 3). El transport per via marítima era molt més ràpid i segur que el terrestre i, a més, els vaixells permetien no només transportar grans quantitats de productes de primera necessitat com ara oli i cereals, sinó també material constructiu, que permetia que els costos fossin inferiors a la via terrestre²⁴.

Els geògrafs antics mesuraven la distància en estadis, un tipus de mesura grega. Així doncs, per exemple, un vaixell per anar de Rodes a Alexandria trigava entre tres i quatre dies, l'equivalent a 4000 estadis, o bé per anar de *Caralis* (Càller, Cagliari) a *Cartago* hi havia 1500 estadis de distància o bé dos dies de trajecte. S'ha de tenir en compte que la velocitat mitjana d'un vaixell variava en funció del vent, però en cas que aquest fos favorable, una nau mercant podia recórrer 130 quilòmetres en un dia mitjançant la navegació de cabotatge.²⁵

L'estabilitat de les rutes va ser la tònica dominant en el comerç des del període clàssic fins a mitjan del segle IV dC.²⁶ El patró del comerç en l'antiguitat es basava en un context polític estable, regulat per impostos i amb unes fronteres ben definides. D'altra banda, segons la naturalesa del viatge, es feien servir un tipus de naus o altres, de manera que el comerç de llarga distància es duia a terme per mitjà de grans naus, mentre que el cabotatge demandava vaixells més petits, ja que la costa era més perillosa.

Des d'època fenícia es coneixien rutes direcció est-oest que travessaven el Mediterrani.²⁷ Aquestes rutes s'inscrivien dins les relacions a gran distància que connectaven Àsia, la costa de llevant, Egipte i la Cirenaica amb la costa africana, atlàntica, la Gàl·lia i la península Ibèrica.

Es documenta l'ús continuat d'aquestes rutes al llarg del temps gràcies a l'edict de preus de l'emperador Dioclecià promulgat l'any 301, on fixa el preu de mil tres-cents productes i dedica un capítol als costos de transport per via marítima i fluvial, en el qual també il·lustra les quaranta-set rutes de comerç actives en aquell moment. En el cas de Tarragona, Plini ens indica que per arribar des d'*Ostia* a *Hispania* es trigava uns quatre dies.²⁸ Tot i que no indica de quina ciutat es tractaria, presumiblement aquesta seria *Tarraco*.

²³ ARNAUD, P. *Les routes de la navigation antique: Itinéraires en Méditerranée*, Paris, Editions Errance, 2005.

²⁴ DE SOTO, P.; CARRERAS, C. «La movilidad en época romana en Hispania: aplicaciones de análisis de redes (SIG) para el estudio diacrónico de las infraestructuras de transporte», *Habis*, 40, 2009, p. 303-324.

²⁵ PUJOL I HAMELINK, M. «Vaixells i navegació a l'Antiguitat», *Citerior: arqueologia i ciències de l'Antiguitat*, ed. DÍLOLI, J., 4, 2008, 15-50. p. 18.

²⁶ ARNAUD, P. «Ancient sailing-routes and trade patterns: the impact of human factors», *Maritime archaeology and ancient trade in the Mediterranean*, Oxford, Oxford Centre for Maritime Archaeology Monographs, 2011, p. 61-80.

²⁷ *Ibidem*. p. 174-175.

²⁸ Plin. *Nat.* 19.3-4.

1.3 TARRACO I EL SEU PORT

Tarragona va esdevenir un port de cabdal importància en el context Mediterrani. L'origen de la ciutat es remunta en època ibèrica, quan existia un *oppidum* ibèric situat a la part baixa de la ciutat.²⁹ Durant aquest període no s'han documentat cap mena d'estructura portuària, però sí que s'han trobat evidències d'hàbitat properes a la platja, fet que es podria relacionar amb l'explotació del medi marí.³⁰

L'origen del port de *Tarraco*, no obstant això, és incert. Tenim evidències de l'existència d'un moll realitzat en *opus caementicium* que consistia en pilars units per arcs. Aquesta estructura, descrita per Bonaventura Hernández Sanahuja el segle XIX, és l'únic testimoni que ens queda, car les restes del moll romà foren destruïdes durant el transcurs de la construcció del port modern que s'inicià a finals del segle XVIII.³¹

De com era aquest port també en sabem ben poc; les fonts clàssiques ens permeten entendre quin tipus d'estructures el formarien però són contradictòries.³² Les referències més antigues sobre el port tarraconense els trobem en una cita d'Estrabó (segle I aC-I dC), que utilitza com a font a dos autors no contemporanis: Eratòstenes de Cirene (segle III-II aC) i Artemidor d'Èfes (segle II-I aC).³³ La polèmica derivada d'aquests autors, els quals citen *Tarraco* amb diferents termes, impedeix certament establir quin tipus de port existiria a Tarragona.³⁴

Estrabó afirmava a la seva obra *Geografia* que *Tarraco* era una ciutat *alímenos*, és a dir, sense port. Deia a més, que Eratòstenes considerava que l'enclavament tenia un *naustathmon* o un fondejador, mot equivalent a la *statio navium* en llatí. Artemidor, per contra, deia que la ciutat no era apta per donar protecció als vaixells.

Altres fonts posteriors, designen el seu port com un *epíneion*, tal com s'afirma en un fragment escrit per Polibi (segle II aC) recollit a l'enciclopèdia bizantina

²⁹ ADSERIAS *et al.* «L'assentament pre-romà de Tarragona», *Revista d'Arqueologia de Ponent*, 3, 1993, p. 177-227; ADSERIAS, M.; POCIÑA, C; REMOLÀ, J.A. «L'hàbitat suburbà portuari de l'antiga Tàrraco. Excavacions al sector afectat pel PERI 2 (Jaume I-Tabacalera)», *Tàrraco 99: Arqueologia d'una capital provincial romana*, ed. RUIZ DE ARBULO, J. Tarragona, El Mèdol, 2000, p. 137-152; BEA, D. «El port... *op.cit.*»; OTIÑA, P.; RUIZ DE ARBULO, J. «De Cese a Tàrraco. Evidencias y reflexiones sobre la Tarragona Ibérica y el proceso de romanización», *Empúries*, 52, 2000, p. 107-136; RUIZ DE ARBULO, J. «Kesse / Tarrákon...*op.cit.*»

³⁰ BEA, D. «El port... *op.cit.*»

³¹ GISBERT, M. *Els presos i el port de Tarragona: història de 92 anys de treballs forçats (1792-1884)*. Tarragona, Centre d'Estudis Marítims i Activitats del Port de Tarragona, 2012.

³² RUIZ DE ARBULO, J. «Eratóstenes, Artemidoro... *op.cit.* i TERRADO, P. «El muelle sobre pilares de *Tarraco* en época augustea. Historiografía y fuentes literarias», *Tàrraco Biennal. Actes del 2n Congrés Internacional d'Arqueologia i el Món Antic. August i les províncies occidentals. 2000 anys de la mort d'August.*, ed. LÓPEZ, J. Tarragona, Fundació Privada Mútua Catalana, 2015, p. 237-244.

³³ Strab. 3.4.7.

³⁴ Sobre la classificació dels tipus de ports, vegeu els treballs realitzats per Lehmann-Hartleben a inicis del segle XIX: LEHMANN-HARTLEBEN, K. *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres. Beiträge zur Geschichte des Städtebaues im Altertum*. Leipzig, Dieterichsche Verlagsbuchhandlung, 1923 o a ROUGÉ, J. *Recherches sur...* *op.cit.* Treballs més recents sobre la terminologia portuària, es poden trobar a MEDAS, S. *Lo Stadiasmo o Periplo del Mare Grande e la navigazione antica: commento nautico al più antico testo portolanico attualmente noto*. Madrid, Publicaciones Universidad Complutense de Madrid, 2008 i MAURO, C. M. «ΛΙΜΕΝΕΣ griegos: Estrategias para el estudio de los puertos. Desde los puertos naturales hacia las grandes obras portuarias (siglo VIII a.C.-479 a.C.)», *Antesteria. Debates de Historia Antigua*, 3, 2014; TERRADO, P. «El muelle... *op.cit.*»

Una mica de terminologia portuària

Els grecs van desenvolupar l'art de la navegació des de ben al principi ja que tenim referències de les seves habilitats com a navegants a les obres d'Homer. El seu afany com a exploradors els va portar a solcar els mars i a descriure les costes que anaven descobrint. Molts autors grecs descriuen els ports que hi havia a la Mediterrània amb un ampli vocabulari que, en molts casos, és difícil d'identificar clarament amb la seva descripció. Així, per exemple, trobem el mot *epíneion*, que fa referència a una zona construïda; *limén*, paraula que literalment significa port i el que podia ser tant natural com artificial, *ankyrobolion*, que faria referència a un lloc d'ancoratge on pot varar el vaixell sense necessitat de tenir un moll, o *hórmos*, una badia natural de forma semicircular, ben protegida i accessible, amb una profunditat considerable. Tot i que hi ha més termes per designar diverses tipologies d'ancoratges, sobta que en llatí només existeixin dos tipus: *statio* i *portus*. La definició ve donada per Servi, en un fragment de la seva obra *Comentaris sobre l'Eneida de Virgili* (finals del segle IV i inicis del segle V dC): *Statio est ubi ad tempus stant naves, portus ubi hiemant*. Segons Servi, la "*statio* és on estan els vaixells durant un temps, *portus* on hivernen" (Serv. A. 2.23). Entenem doncs per *statio* a qualsevol ancoratge sense cap tipus de construcció, com ara una platja o badia, on pot fondejar un vaixell, mentre que *portus* seria el mot que indica un port construït, on poden romandre les embarcacions durant l'hivern. Isidor de Sevilla al segle VII dC també recull aquesta definició (Isid. Orig. 14.8.39-40), mentre que al *Digest* s'hi afegeix un matís comercial a *portus*, com a lloc on s'importen i exporten mercaderies (*Dig.* 50.16.59).

de Suides (segle X).³⁵ Segons el context, aquest *epíneion* equivaldria a una base naval. Un altre text, aquest cas de Tit Livi, defineix el port tarragoní com a *portus*. L'historiador relatava que el 210 aC, en el context de la Segona Guerra Púnica, el general Publi Escipió arribà al *portus Tarraconis* amb la seva flota (*Ea classis ingens agmine oneriarum procul visa cum magna laetitia civium sociorumque portum Tarraconis ex alto tenuit*).³⁶

D'aquestes fonts podem extreure —tot i que no quin tipus d'estructura hi hauria— que *Tarraco* posseïa un port des de l'arribada dels romans a la ciutat, fos natural o no, triat per les bones condicions topogràfiques que oferia.³⁷ Fou gràcies a això que *Tarraco* va esdevenir de cabdal importància, no només per a l'establiment de les tropes romanes durant el transcurs de la Segona Guerra Púnica, sinó per les conseqüències que això comportà quan posteriorment arribaren comerciants. Aquests fets van ocasionar que el port es dotés de les infraestructures necessàries i que el convertiren en la porta d'entrada a *Hispania*.

A més a més la importància de la ciutat, donada pel seu port, ja la recollia Pomponi Mela (segle I dC), qui deia que *Tarraco* era la ciutat més opulenta de les

³⁵ Suid. Epsilon, 2488.

³⁶ Liv. 22. 22. 1- 2.

³⁷ ABELLÓ, A, i MASSÓ, J. «Les condicions... *op.cit.*

costes d'*Hispania* (*Tarraco urbs est in his oris maritimarum opulentissima [...]*),³⁸ o per la referència d'altres autors clàssics que la citaven en la descripció de les costes peninsulars.³⁹

En definitiva, les fonts ens indiquen clarament l'existència d'un port, de característiques encara desconegudes, però que podem deduir com a prou desenvolupades per actuar com un port comercial a ple rendiment en època imperial, com demostra l'existència d'un moll. Això, juntament amb les evidències arqueològiques que tenim de la zona portuària de la troballa de magatzems, tallers, termes públiques i locals de comerç, són el senyal inequívoc que Tarragona posseï un port amb unes característiques arquitectòniques que el definien. Així mateix, la valuosa informació que ens aporten les fonts historiogràfiques, sobretot de la mà d'historiadors de la talla de Lluís Pons d'Icart o Bonaventura Hernández Sanahuja, o dels mapes antics que reflecteixen l'existència d'aquest moll construït en època romana (fig. 4).

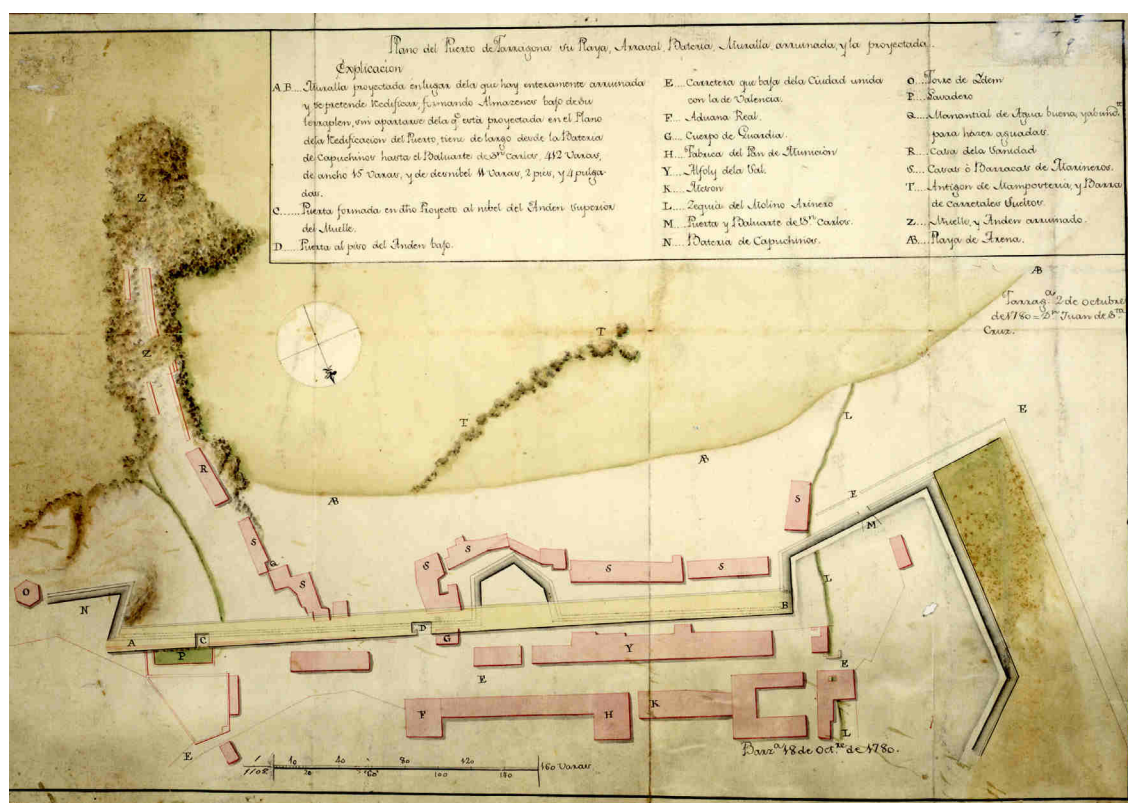


Fig. 4. Plànol de Tarragona de 1780. Juan de Santa Cruz. Al centre, hom hi pot veure, en estat ruïnós, les restes del moll romà que encara quedaven visibles.

³⁸ Mela. 2.5.90.

³⁹ Plin. *Nat.* 3.4.21; Ptol. *Geog.* 2.6.17; Avien. *Ora.* 512–519.





2

VIDA I TREBALL EN UN PORT ROMÀ





Un port no era només un lloc d'intercanvi comercial, sinó també un escenari cultural i social, on persones vingudes de diverses parts de l'Imperi portaven la seva cultura i les seves creences i participaven de la vida cívica i política de la ciutat. L'arqueologia és un element indispensable per veure com s'articulaven aquests processos, així com les inscripcions que ens documenten la presència de tècnics especialitzats en cadascun dels estadis de transport. Per fortuna, *Ostia*, que va ser el port de Roma, conserva un *corpus* epigràfic especialment abundant, per la qual cosa ens és molt útil a l'hora d'establir comparacions que ens permetin conèixer com devia ser la situació en altres ports antics, com és el cas de *Tarraco*.

Ostia i Portus

El coneixement que tenim actualment sobre els ports romans és gràcies a l'excepcionalitat de dos jaciments que encara avui dia ens proporcionen noves dades per a la comprensió de com funcionava una àrea portuària a l'antiguitat; aquests enclavaments són, a part de la ciutat de Roma, *Ostia* i *Portus*.

La ciutat d'*Ostia* se situava a la desembocadura del riu Tíber, a uns trenta quilòmetres de la capital romana, encara que en l'actualitat el curs del riu s'ha desplaçat i es troba una mica més allunyat (fig. 5).

Des del moment de la seva fundació, *Ostia* va exercir com a port marítim de Roma: des d'allà es remuntava el Tíber i s'arribava fins a la ciutat. El seu origen, segons les fonts, se situa durant el segle VI aC sota el regnat d'Ancus Marci, encara que evidències arqueològiques només poden demostrar la seva antiguitat fins a l'establiment d'un campament militar datat el segle IV aC. El segle següent, *Ostia* esdevingué una base militar a causa dels conflictes derivats de les Guerres Púniques. Un cop acabat el conflicte el segle II aC, la ciutat es va convertir en un centre comercial per tal de supervisar la distribució pública del gra de diverses parts de l'Imperi per abastir anualment la ciutat de Roma —*annona*. Fins al segle I aC, *Ostia* estava governada des de la capital, però fou en aquest segle quan passà a tenir la seva gestió independent i quan començà a assolir el rol de port comercial de la capital de l'Imperi gràcies al creixement de les importacions.

Ostia fou utilitzada com a port fins a època imperial, quan es va construir un districte portuari dissenyat exclusivament per al comerç. Aquesta zona s'anomenaria *Portus*, la paraula llatina que designa "port", i estaria situada a uns quilòmetres d'*Ostia* (fig. 6). La primera construcció d'aquest port artificial fou per iniciativa de l'emperador Claudi l'any 42 dC, i constava de dos molls semicirculars, un far i canals que la connectaven amb el Tíber i, per extensió, fins a Roma. *Ostia*, no obstant això, no deixà de funcionar com a port, sinó que s'especialitzà com a centre receptor i emissor de mercaderies provinents de la meitat occidental de l'Imperi. Més tard, a inicis del segle II dC, Trajà remodelà el port de Claudi ja

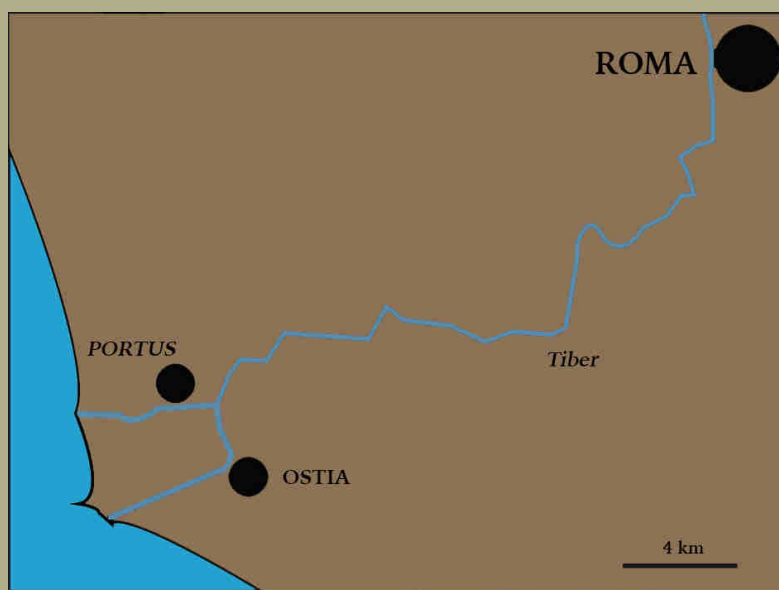


Fig. 5. Mapa que mostra la situació de Roma, *Ostia* i *Portus*, així com l'antiga línia de costa i curs fluvial del Tíber.



Fig. 6.
Reconstrucció
virtual de *Portus*.



que les flotes de gra, que abans arribaven des d'Alexandria (Egipte) a la ciutat italiana de Pozzuoli ara ho farien a *Portus*. Construï un port hexagonal on cabien més de cent naus, al voltant del qual hi havia columnes numerades que exercien de subdivisions i indicaven les diverses zones de descàrrega.

A causa d'aquesta remodelació física i econòmica, *Portus* es va convertir en un eix comercial especialitzat on arribaven tot tipus de mercaderies i on van sorgir moltes professions especialitzades i directament involucrades en el procés comercial. És gràcies a *Ostia* i *Portus*, que avui dia tenim tanta informació sobre els oficis portuaris i, tot i que molts d'ells són exclusius d'aquesta realitat, també són un reflex de l'organització i del dia a dia que es podia trobar en qualsevol d'aquests enclavaments.

2.1 L'ARRIBADA A PORT: ELS DESCARREGADORS (ELS *SACCARII* I ELS *PHALANGARII*)

El primer estadi de les mercaderies quan arribaven a port era el de ser descarregades dels vaixells. Aquest procés tan senzill requeria uns oficis especialitzats que s'ocupaven de desllastar el contingut dels vaixells i portar-lo en última instància als magatzems. En aquest capítol veurem qui realitzava aquest procés i com es duia a terme.

ELS *SACCARII* I ELS *PHALANGARII*

Als ports de la Mediterrània hi havia persones responsables de la càrrega i descàrrega de les mercaderies dels vaixells, del seu transbord entre embarcacions i, per últim, del trasllat als magatzems. Per aquesta raó, era molt habitual veure descarregadors en un port marítim i fluvial, i són nombrosos els testimonis directes de la seva presència, especialment les fonts epigràfiques i literàries.



Les fonts antigues ens informen de les activitats del col·lectiu de descarregadors: els *saccarii* i *phalangarii*, que són amb diferència els més habituals, però també hi havia *baiuli* i *geruli*, varietat de noms que confirmen que l'ofici d'estibador, amb totes les seves variants, es trobava ben present a la llengua llatina.

Collegia: Les associacions professionals romanes

A Roma, i a la resta de les ciutats de l'Imperi, existien associacions unides per a la realització d'interessos comuns, que podien ser professionals, religioses, funeràries o polítiques. La importància d'aquestes associacions radica en què representaven un autèntic fenomen social, ja que un gruix destacat de la població en formava part.

Els membres de les associacions s'unien de forma voluntària en virtut d'un objectiu comú i es regien d'acord amb una legislació interna (Fig. 7) Aquestes societats apareixen testimoniades a l'epigrafia sota el nom de *collegia*, *sodalitates*, *societates*, *sodalicia* o *corpora*.

En època imperial es documenta un auge de nombre de corporacions arreu de l'Imperi que es reflecteixen en la cultura epigràfica, fet gràcies al qual trobem abundant informació sobre els oficis. Aquests testimonis són de diversa naturalesa: epitafis, dedicacions, llistes de membres (*alba*) i registres de beneficis. Aquestes organitzacions havien de tenir un mínim de tres membres per constituir-se, la major part lliberts i lliures.

Els col·legis professionals s'organitzaven per mitjà de magistratures, que eren anuals i reelegibles. Els *magistri* o *curatores* estaven al capdavant de l'associació i eren elegits per una assemblea general dels membres (*socii*, *collegiati* o *corporati*) més rics. Aquests magistrats un cop havien acabat el període, esdevenien membres d'honor o *honorati*. Existia també el títol de *quinquennalis*, que s'escollia cada cinc anys i es podia repetir, essent el *quinquennalis perpetuus* un dels màxims honors. A càrrec de l'administració econòmica del *collegium* hi havia els *quaestores* i els *arcarii*, a continuació els *oficiales* o tècnics i, per últim, els *viatores*, els subalterns. El *patronus* era un títol de prestigi que també podia assolir un membre de la corporació, tot i que generalment tenia un caràcter honorífic.

A partir del segle IV dC les mencions de *collegia* descendeixen i es limiten a aquells relacionats amb el servei de Roma i de l'Estat i passen a integrar-se a la burocràcia estatal.



Fig. 7. Rellu que mostra un taller de la corporació dels *fabri tignarii* o fusters. Segle I dC. Museu Centrale Montemartini, Roma.



Fig. 8. Relleu d'un *saccarius* que transporta un barril o *cupa*. Ostia. Museu Nacional Romà-Terms de Diocleciana. Segona meitat del segle III dC.

Saccarius literalment significa "fabricant de sacs",⁴⁰ tal com apareix en una inscripció a Trèveris (Alemanya) on es recorda a *Iulius Victor*, que era *cuparius et saccarius*, és a dir, "fabricant de barrils (de *cupa*, barril, bóta) i de sacs (de *saccus*, sac)" (SYL. 1/ fig. 8).

En relació a la segona accepció, el seu significat seria el d'estibador, aquella persona que carrega i descarrega mercaderies dels vaixells, siguin sacs de gra, àmfores o qualsevol altre tipus de paquet. En aquest sentit apareixen citats també en un passatge del *Digest* en un context agrícola, on se'ls considera "portadors de sacs de gra".⁴¹

Al contrari del llatí, la terminologia utilitzada en grec per a l'ofici de descarregador era molt més precisa. Així hi havia els *sakkophoroi*, que literalment vol dir "portadors de sacs" (de *phoros*, "portador") i que tindrien el seu equivalent llatí en els *saccarii* o els *phortegoi* o "portadors" (de *phortós*, "càrrega").⁴²

Molts autors consideren que la seva feina era estacional i lligada al proveïment per via marítima durant el *mare apertum*, mentre que altres propostes són partidàries d'un ofici permanent, ja que molts rius eren navegables durant tot l'any i la seva tasca requeria un sistema organitzat i controlat.

Pel que fa a la literatura, a l'obra *L'ase d'or* d'Apuleu (segle II dC), que tracta sobre les peripècies de Luci, un personatge que es transforma en ase a causa

⁴⁰ HUG. 1920. s.v. "Saccarius" a PAULY-WISSOWA, Vol. IA, 2, p. 1620.

⁴¹ *Dig.* 18.1.40.3.

⁴² Sobre aquesta terminologia grega i altres mots, consultar ROUGÉ, J. *Recherches sur ...op.cit.* p.183; FREU, C. «Dockers et portefaix du monde romain: Réflexions à partir de CTh XIV, 22, L concernant le *corpus* des *saccarii* du *Portus Romanus*.» *Droit, Religion et Société Dans Le Code Théodosien. Troisième Journées d'Étude Sur Le Code Théodosien (Neuchâtel, 15-17 Feb. 2007)*, BLANCHARD, PH.; AUBERT, J.-J. ed. Ginebra, 2009, p. 303–326. Per veure la relació d'inscripcions gregues, vegeu WALTZING, J.P. *Étude Historique sur ses corporations professionnelles chez les Romains depuis les origines jusqu'à la chute de l'Empire d'Occident*, Louvain, C. Peeters, 1895, vol. II, p. 155, núm. 80.



Una *saccaria* d'època romana?

Una altra inscripció en relació als descarregadors, trobada a les catacumbes de San Lorenzo a Roma, és la d'una possible *saccaria* anomenada Zosima (fig. 9/SYL. 2). Tot i que la interpretació més comuna és que els portadors de sacs fossin homes, existeix una recent hipòtesi, proposada per Martelli, que documentaria l'existència d'una dona que podria ser una descarregadora. Tanmateix l'anàlisi de la peça, feta en marbre i de bona fractura i qualitat, pot dur a pensar que Zosima no fos descarregadora, sinó que *Saccaria* sigui el *gentilici* o *nomen* i no pas l'ofici de la noia, que tot i ser filla d'exesclaus (de famílies diferents), probablement hauria nascut quan encara no havien aconseguit la seva manumissió, per la qual la condició com a lliberta hauria arribat gràcies a un tercer, en aquest cas el gremi dels *Saccarii*, que li hauria concedit el gentilici i amb els qual probablement els pares haurien tingut algun tipus de relació.



Fig. 9. Inscripció de Saccaria Zosima. CIL VI, 25737 = AE 1990, 24. San Lorenzo extramurs, Roma 151 dC-200 dC.

de la màgia, apareix citat l'ofici dels *saccarii*. Concretament, hi ha un fragment on el protagonista narra les seves desventures amb una vella tavernera, Meroe, a la qual, en paraules del protagonista, "li faig donació dels petits beneficis que, mentre vaig ésser prou fort, em guanyava fent de bastaix" (*vegetus sacariam faciens*).⁴³ El fragment mostra les condicions de vida dels *saccarii* en plena època

⁴³ Apul. *Met.* 1.7. 10. APULEU, L. *Les Metamorfosis*. Barcelona, Fundació Bernat Metge, 1929. Bastaix: el qui té per ofici transportar coses de pes a coll (DIEC). Tanmateix, el fragment presenta una altra interpretació, ja que a l'edició castellana del segle XVI, es tradueix per «cosiendo jerga», és a dir, fa referència a l'elaboració de sacs ja que «jerga» significa tela gruixuda i tosca. Veure edició en castellà de López de Cortegana: APULEU, L. *La Metamorfosis o El Asno de Oro*: Novela, trad. LOPEZ DE CORTEGANA, D. 1513a ed., Madrid, Calpe, 1920.



imperial, els quals apareixen retratats com persones amb una feina mal remunerada, molt feixuga i poc gratificant.

Tanmateix, no existeix consens sobre quin era el seu estatus social. D'una banda, existeix l'opinió generalitzada que els descarregadors eren persones de la categoria més baixa de treballadors lliures o bé esclaus. Per contra, altres estudis remarquen el potent paper que exercien al món cívic.⁴⁴ Aquest és el cas dels testimonis epigràfics de la part oriental de l'Imperi, on hom podia trobar-los identificats en inscripcions als seients dels *auditoria* de teatres, amfiteatres i estadis, on s'assignaven llocs específicament reservats per a les corporacions, tant religioses com professionals.⁴⁵

L'epigrafia, en efecte, testimonia l'existència de *saccarii* units en corporacions professionals, també a l'àmbit romà com al grec.⁴⁶ La inscripció més antiga sobre aquesta corporació és un epitafi datat entre finals del segle I aC i inicis del segle I dC (SYL. 3). Es tracta d'un *cippus terminalis* trobat en un columbari de la Via Appia, que tenia la funció de limitar la zona d'enterrament de les persones que pertanyien a aquesta associació, els *ustrina saccariorum*.⁴⁷

Coneixem més inscripcions de *saccarii* dins de l'àmbit funerari a Roma (SYL. 4), però també a altres llocs de l'Imperi com les ciutats de *Salona* (Solin, Croàcia) (SYL. 5) i *Dyrrachium* (Durrës, Albània) (SYL. 6) les datacions de les quals indiquen la seva existència en època tardana, i són els epígrafs de *Salona* testimonis de la seva unió en una corporació (segle IV-VII). D'altra banda, les fonts també són testimoni de la constitució dels *saccarii* encara en corporacions, com una constitució promulgada per Valentinià I l'any 364 sobre l'organització de l'*annona*. En un dels passatges d'aquesta llei titulada *Sobre els descarregadors del port* apareix aquesta corporació com l'única posseïdora del monopoli de la descàrrega dels vaixells a *Portus*.⁴⁸ Aquest fet posa en relleu l'entitat d'aquesta organització i revela la constitució d'un cos estable fins i tot en època baix imperial.⁴⁹

⁴⁴ PAVIS D'ESCURAC, H. *La Préfecture de L'annone Service Administratif Impérial d'Auguste À Constantin*. Roma: École française de Rome, 1976, p. 229–230. MARTELLI, E. *Sulle spalle dei saccarii: le rappresentazioni di facchini e il trasporto di derrate nel porto di Ostia in epoca imperiale*, Oxford, BAR International Series, Oxford, Archaeopress, 2013. p. 8. Cf. VAN NIJF, O. *The Civic World of Professional Associations in the Roman East*, Amsterdam, Gieben, 1997, p.224. Sobre el treball dels esclaus, vegis AUGENTI, D. *Il Lavoro Schiavile a Roma*, Arti e Mestieri nel Mondo Romano Antico, Roma, Quasar, 2008, p.106.

⁴⁵ Per saber més sobre la integració dels collegia a la vida cívica vegis el treball de ROHDE, D. *Zwischen Individuum Und Stadtgemeinde. Die Integration von Collegia in Hafenstädten*, Mainz, Verlag Antike, 2012.

⁴⁶ HUG. 1920. s.v. "Saccarius" a PAULY-WISSOWA, Vol. IA, 2, p. 1620; LAFAYE, G. 1899, s.v. "Saccarius" a DAREMBERG-SAGLIO, 4, T. 2, p.930.

⁴⁷ Segons Rougé, es tractaria d'un col·legi de caràcter religiós encarregat de donar sepultura i cerimònia als seus membres. ROUGÉ, J. *Recherches sur...* op.cit. p. 180. MARTELLI, E. *Sulle spalle...* op.cit. p.9 cfr. DIOSONO, F. *Collegia. Le Associazioni Professionali Nel Mondo Romano*. Arti e Mestieri nel Mondo Romano. Roma, Quasar, 2007, p.53. Diosono afirma que no hi ha evidències arqueològiques d'associacions funeràries unides únicament amb l'objectiu de donar sepultura.

⁴⁸ *Cod. Theod.*14.22.1.

⁴⁹ L'obtenció d'aquests privilegis ha de ser entesa en un context de reorganització de les distribucions de blat decretades pel compliment de l'*annona* quan Valentinià I assumeix el poder. VEURE SIRKS, B. *Food for Rome: the legal structure of the transportation and processing of supplies for the imperial distributions in Rome and Constantinople*. Amsterdam, Gieben, 1991, p. 258; ROUGÉ, J. *Recherches sur...* op. cit. p. 179–185. Segons Rougé, la llei intentava disminuir la mendicitat i pobresa del cos durant el *mare clausum*. És possible que seguissin existint *saccarii* a títol individual, encara que, arran de la llei, el seu àmbit laboral es veuria reduït, de manera que quedarien abocats a entrar dins aquest *corpus*.



L'annona

Annona significa “anual” i fa referència a l'avituallament d'aliments, especialment de gra i oli, per part de l'Estat romà, que es feia anualment. Aquests productes es guardaven en magatzems per ser distribuïts en cas de carestia. A Roma i als municipis existia una magistratura encarregada d'aquest proveïment, anomenada *cura annonae*, a càrrec de magistrats o ens privats. L'any 123 aC passà a ser un servei públic mitjançant la promulgació de la *Lex Sempronia frumentaria*, que també fixava el seu preu. Anys més tard, amb la *Lex Clodia* de l'any 58 aC es garantia la distribució gratuïta de l'*annona* a tots els ciutadans de Roma.

Sota Tiberi, es crearia un càrrec especial encarregat d'aquest proveïment, l'oficial de l'*annona* o *praefectus annonae* (Tac. *Ann.* 3.54.6-8).



Fig. 10. Sesterce de Neró. 66 dC. *Lugdunum* (Lió). Al revers hom pot veure dues dones que representen la personificació de l'*Annona* (esquerra) amb una cornucòpia; i a la deessa de l'agricultura Ceres, amb una espiga de gra. Al fons, una silueta d'un vaixell, en al·lusió al transport marítim del gra.

Més informació la trobem a Pompeia, concretament en dos *graffiti* electorals amb suport polític per part d'aquest col·lectiu (SYL. 8 i 9). Alguns autors com ara Sirks i Rougé afirmen que el col·legi dels *saccarii* de Pompeia s'encarregava de transportar tota mena de mercaderies, sense que hi hagués cap subcategoria dins del cos ni cap mena d'especialització, com podria ser el cas del *phalangarii*, especialitzats en el transport d'àmfores.⁵⁰ Per contra, la investigadora Martelli no està convençuda de l'existència d'una sola corporació que agrupés portadors de sacs i àmfores.⁵¹

Certament és molt habitual veure representat l'ofici del descarregador en mosaics, relleus i pintures sobre escenes portuàries, com també unes petites escultures realitzades en terracota i que representen descarregadors trobades a diferents ciutats d'Itàlia, amb major presència a Òstia, com també a *Salona* (Solín, Croàcia) i *Dyrrachium* (Durrës, Albània), i que representen descarregadors.⁵² A *Hispania*, concretament a la Bètica, s'han trobat uns exemplars semblants i han

⁵⁰ Cf. *Infra*.

⁵¹ SIRKS, B. *Food for...* *op.cit.* p. 256–256; DENIAUX, E. «Recherches sur l'activité du port de Dyrrachium e l'époque romaine: Fabri Tignarii et saccarii» BERRANGER, A. ed. Épire, Illyrie, Macédoine: mélanges offerts au professeur Pierre Cabanes. Paris, Centre de recherches sur les civilisations antiques, 2007, p. 75–79; ROUGÉ, J. *Recherches sur...* *op.cit.* p. 181–183; FREU, C. «Dockers et Portefaix...» *op.cit.* p. 309. Cf. MARTELLI, E. *Sulle spalle...* *op.cit.* p. 8

⁵² El catàleg d'aquestes figures es pot veure a MARTELLI, E. *Sulle spalle...* *op.cit.*

Els *saccarii* de la sal

Gràcies a un epígraf procedent d'unes salines properes a Roma, s'ha pogut testimoniar una corporació de *saccarii* especialitzada en el transport de la sal.

L'epígraf, datat el 197-211 dC, indica que, o bé els *saccarii* o un grup especialitzat dins l'associació, estaven involucrats en el comerç i transport de la sal (SYL. 7). La inscripció presenta una dedicació del tresorer i cobrador de la salina, *Restitutianus Cornelianus*, i la seva filla *Ingenua* al *Genius saccariorum salariorum*, és a dir, el Geni dels transportadors de sacs de sal. Aquests *saccarii* estarien units en un *collegium* o *corpus* únicament dedicat al transport de sal al *Campus Salinarum Romanarum*, lloc que fa referència a les salines d'*Ostia*. Aquestes salines en un inici formaven part de la ciutat etrusca de Veies, conquerida per Roma el 369 aC (Liv. 1.33.9), moment en el qual es van convertir en les salines romanes per excel·lència i es van batejar amb el nom *Campus Salinarum Romanarum*, que, a més de ser lloc de pas de la *Via Salaria*, van esdevenir de control estatal.

estat classificats com a "homes amb un sac a l'esquena". Es tracta d'unes representacions exclusives d'aquesta zona i procedents de contextos domèstics i funeraris. Datats entre els segles I-II dC, s'han interpretat com el viatger que fa un pelegrinatge des de la vida fins a la mort o bé com un personatge d'un mite o conte local que porta regals, encara que Martelli, per contra, els interpreta simplement com a *saccarii*.⁵³

Moltes de les imatges en què apareixen els descarregadors són en escenes de mesura del gra, generalment a bord d'un vaixell, com és el famós fresc de la nau *Isis Giminiana* (SYL. 10/fig. 38) o els cèlebres mosaics del Temple dels *Mensores* a Òstia⁵⁴ (fig. 39) o bé escenes en àmbit rural duent a terme tasques agrícoles (fig. 11).



Fig. 11. Fragment amb un *saccarius* que està a punt d'abocar un sac de gra a un *modius*. Royal Ontario Museum, Toronto. Segle III dC.

⁵³ VAQUERIZO, D. *Immaturi et Innupti. Terracotas Figuradas «Ambiente Funerario de Corduba, Colonia Patricia»*, vol. 15, Barcelona, Universitat de Barcelona, Instrumenta, 2004, p. 133-135. Cf. MARTELLI, E. *Sulle Spalle... op.cit.* p.39.

⁵⁴ Cf. *Infra*.

A partir de la segona meitat del segle IV dC ja no hi ha més mencions dels *saccarii* encara que per raons òbvies la seva tasca no hauria desaparegut ja que les seves funcions seguien sent necessàries en un port.⁵⁵ Tanmateix alguns autors, a partir d'una inscripció trobada a *Ostia* datada el 359 dC, afirmen que els *saccarii* haurien passat a anomenar-se *susceptores* a partir del segle IV⁵⁶ (SYL. 11).

Pel que fa a l'altre gran grup de descarregadors també citat a les fonts i a l'epigrafia, trobem als *phalangarii*. Entenem per *phalangarii* o *falancarii* els portadors de mercaderies mitjançant l'ús de la perxa o *phalanga*.⁵⁷ Com s'ha dit anteriorment a propòsit dels descarregadors de Pompeia, existeixen opinions dividides sobre si els *phalangarii* formarien una associació independent dels *saccarii* o serien un subgrup dins aquests.⁵⁸ N'és un bon exemple la iconografia pompeiana, que proporciona una imatge sobre com es desenvolupava el seu ofici. Es tracta d'una representació polèmica en la seva interpretació: un relleu en terracota que mostra dos estibadors que transporten una àmfora en una perxa anomenada *phalanga* (fig. 13). Aquest relleu s'ha identificat com la insígnia dels *saccarii* o del *sodalitium saccariorum*, és a dir, la placa que assenyala la seu de la corporació dels *saccarii*. Tot i això, aquests porten una àmfora i no un sac, per la qual cosa es confirma el significat de *saccarii* com a estibador en general i no especialitzat únicament en el transport de sacs. Alguns estudiosos com ara Rougé, per contra, creuen que el relleu no representa els *saccarii*, sinó el subgrup dels *phalangarii*. Finalment, cal considerar la possibilitat que aquesta insígnia simplement tingués com a funció indicar la existència d'una taverna vinària en relació a les àmfores que contenen vi.⁵⁹

Quan a l'epigrafia, existeix una referència a l'existència d'una corporació de *phalangarii* datada a finals del segle IV dC, que tenia un monument sepulcral a la via Aurelia a Roma, que ens recorda els *ustrina saccariorum* identificats a la via Appia (SYL. 12).

Per un altre epígraf de finals del segle III i inicis del segle IV, sabem que els *phalangarii* van constituir un *collegium* en Roma (SYL. 13). La inscripció, incompleta, fa referència al pagament dels treballadors del port fluvial de Roma encarregats del transport de barrils de vi de l'*annona* i cita els oficis involucrats en aquest procés (Fig. 14), entre els quals hi ha els *falancarii*; i les etapes que feien els barrils des que arribaven



Fig. 13. Dibuix que representa el relleu en terracota de la insígnia dels descarregadors encarregats del transport del vi. Pompeia, segle I dC.

⁵⁵ SIRKS, B. *Food for...* *op.cit.* p. 259.

⁵⁶ OLD s.v. "Susceptor" p. 1888. Susceptor és aquella persona que accepta alguna cosa, ja siguin béns, persones o coses intangibles. Sobre la identificació dels *saccarii* com a *susceptores* a partir del s. IV dC, Cf. FREU, C. «Dockers et...» *op.cit.* p.304, SIRKS, B. *Food for...* *op.cit.* p. 258–259.

⁵⁷ LAFAYE, G. 1899, s.v. "Phalangarii" a DAREMBERG-SAGLIO, Vol. I, 424.

⁵⁸ ROUGÉ, J. *Recherches sur ...* *op.cit.* p. 180.

⁵⁹ FELLETTI MAJ, B. M. *La Tradizione Italica Nell'arte Romana*. Roma, Bretschneider, 1977, *op.cit.* p. 345. SIRKS, B. *Food...* *op.cit.* p. 256–256; DENIAUX, E. « *Recherches sur ...* *op.cit.* p. 75–79; ROUGÉ, J. *Recherches sur...* *op.cit.* p. 181–183; FREU, C. «Dockers et...» *op.cit.* p. 309. Cf. MARTELLI, E. *Sulle spalle...* *op.cit.* p.8.

La plaça de les Corporacions



Fig. 12. Vista panoràmica que mostra el teatre i el porticat de la plaça de les Corporacions amb el temple al mig. *Ostia*. Segle II-III dC.

La plaça de les Corporacions és un pòrtic monumental columnat i dividit en petites estances que donen a una àrea oberta amb un temple localitzat al centre, probablement dedicat a Ceres i Vulcà o bé al *Pater Tiberius*, la forma divinitzada del riu Tíber. Es troba, a més, connectada al teatre, construït en època augustea, i és el seu *porticus post scaenam* (fig. 12).

A partir del regnat de Claudi esdevingué la seu de comerciants i reunia un conjunt de mercaders estrangers que arribaven a *Ostia* per fer negocis.

Aquest pòrtic posseïa estances anomenades *stationes*, amb un total de seixanta-una. Cadascuna d'aquestes petites habitacions estava decorada amb mosaics pavimentals que mencionaven a les associacions de naturalesa comercial (*collegia* i *corpora*), armadors (*navicularii*) i negociants (*negotiantes*) que hi treballaven, tant en inscripcions com en imatges, sobretot de vaixells i instruments de mesura del gra. Així doncs, era la seu on es reunien comerciants vinguts de moltes parts de l'Imperi per tal de fer negocis i la funció de les quals era exercir d'oficina comercial. La monumentalitat de l'edifici i la seva disposició única el converteixen en una autèntica seu de negocis on hom podia trobar mercaders, negociants, armadors i persones dedicades a negocis diversos, reunits en un mateix fòrum en un ambient totalment comercial.

Hi ha paral·lels d'aquesta distribució, com ara la *porticus Pompeiana* i la *crypta Balbi* a Roma. A *Hispania*, és possible l'existència a *Hispalis* (Sevilla) d'un fòrum de les corporacions fet a la imatge del d'*Ostia*. Es tracta d'una àrea propera al port fluvial, envoltada de pilars honorífics i datada al segle II dC. Tanmateix, es tracta d'un tema molt debatut i les poques constatacions arqueològiques conservades només permeten la formulació d'aquesta hipòtesi.⁶⁰

⁶⁰ BELTRÁN, J.; GONZÁLEZ, D.; ORDÓÑEZ, S. "Acerca del urbanismo de Hispalis. Estado de la cuestión y perspectivas." *Mainake*, XXVII, 2005, p. 61-88.



Fig. 14. Relleu de marbre que mostra els diferents estadis del transport del vi: dues persones a l'esquerra amb grans contenidor de vi, estibadors carregant àmfores i un comptador situat a la dreta. World Museum Liverpool. Mitjan segle II dC.

a port fins al lloc de dipòsit, l'*arca vinaria*, on segons Rougé, s'hi trobaven els *professionarii de ciconiis* o empleats de la grua.⁶¹ Aquests professionals s'encarregarien de maniobrar les mercaderies més pesants mitjançant uns sistemes de grues.⁶² Malgrat això, existeix un fort debat sobre l'expressió *de ciconiis*.⁶³ D'una banda, Rougé interpreta que les *ciconiae* eren unes grues elevadores situades al port vinari de Roma i que servien per descarregar els barrils dels vaixells.⁶⁴ Segons aquest mateix text, el paper dels *phalangarii* seria transportar la mercaderia a l'*arca vinaria* (*ad templum* a la inscripció), lloc de dipòsit del vi i que estaria sota la vigilància dels *custodes* o guardes. Aquest *templum* ha estat identificat amb el temple del Sol d'Aurelià i era el lloc on es custodiava el vi que servia per proveir la ciutat de Roma.⁶⁵ Pel que fa al mot *ciconia*, també pot fer referència a la denominació utilitzada durant el segle IV dC que es donava al port on es desembarcava

⁶¹ BERANGARIO, J. i LIND, L.R. *Transactions American Philosophical Society*. American Philosophical Society, 1990, p. 52–53.

⁶² VEURE ROUGÉ, J. «Ad Ciconias Nixas». *Révue des Études anciennes*. Vol. 59, 1957. p. 320–328 i VERA, D. «Un'iscrizione sulle distribuzioni pubbliche di vino a Roma (CIL, VI, 1785 = 31931)». GRELLI, F. i SILVESTRI, M. (ed.), *Studi in onore di Francesco Grelle*. Bari, Edipuglia, 2006. Sobre el transport del vi, vegeu CHIC GARCÍA, G., «DEGVSTATIO o RECOGNITIO». *Vivre, produire et échanger: reflets méditerranéens : mélanges offerts à Bernard Liou*. Montagnac, Monique Mergoil, 2002, p. 335–342. ROUGÉ, J. *Recherches sur ... op.cit.* p. 164, 181, 184. CASSON, L. *Ships and seamanship ... op.cit.* p. 370, nota 42. Segons Casson, aquests *professionarii de ciconiis* eren els tècnics de les grues i descarregaven els materials més pesats com ara fusta i pedra. Els *professionarii* no formarien part dels *saccarii* ni dels *phalangarii*, sinó que eren treballadors lliures que es trobaven al port duent a terme diferents tasques.

⁶³ OLD s.v. "Ciconia". p. 313. "Cigonya". S'utilitza aquesta paraula per designar a les grues per la forma del coll, semblant a la de les cigonyes.

⁶⁴ ROUGÉ, J. «Ad Ciconias... op.cit. p.326 .

⁶⁵ SHA, *Aurel.* 48.4.

el vi a Roma, conegut pel topònim *ad ciconias nixas*, una zona situada prop del Tíber a la zona del Camp de Mart.⁶⁶

Existeixen també pintures on es representen treballadors transportant àmfores i barrils, de manera que hom pot saber com carregaven les mercaderies. Un és l'exemple de l'emblema abans citat, i, en el cas que transportessin més d'un barril o àmfora, es disposaven dues *phalangae* de forma paral·lela i els descarregadors a banda i banda. Una imatge que il·lustra aquest procediment és una pintura que es troba a les catacumbes de Santa Priscil·la a Roma on apareix un grup de vuit homes que porten un pesat barril de fusta⁶⁷ (fig. 15).



Fig. 15. Transportistes amb un barril. Catacumbes de Santa Priscil·la, Roma.

⁶⁶ Segons Castagnoli, *ad ciconias nixas* era la zona on arribaven els vaixells carregats de vi amb destinació al temple del Sol, de manera que aquestes *ciconiae* no farien referència a la maquinària, sinó a un enclavament topogràfic. Consultar CASTAGNOLI, F. «Installazioni portuali a Roma». *The Seaborne Commerce of Ancient Rome: Studies in Archaeology and History*, Roma, Memoirs of the American Academy in Rome, 1980, p. 35 Cf. ROUGÉ, J., «Ad Ciconias... *op.cit.* p.326. La ubicació del temple del Sol està subjecta a diferents interpretacions. Molts estudiosos el situen a prop de l'*Emporium* de Roma, a la zona del Testaccio (Veure RODRÍGUEZ ALMEIDA, E. *Il monte Testaccio*. Roma, Quasar, 1984; AGUILERA MARTÍN, A. *El monte Testaccio y la llanura subaventina: topografía extra portam Trigeminam*. Roma, Escuela Española de Historia y Arqueología, 2002) o bé al Camp de Mart, on hi ha restes d'una possible estructura portuària (CHIC GARCÍA, G. «DEGVSTATIO o... *op.cit.*). Més estudis sobre el transport i emmagatzematge del vi a Roma, vegeu CONISON, A. *The Organization of Rome's Wine Trade*. University of Michigan, 2012; FASCIATO, M. «Ad quadrigam fori vinarii. » *Autour du port au vin d'Ostie. Mélanges d'archéologie et d'histoire*. 1947, Vol. 59, núm. 1, p. 65-81. Altres interpretacions afegixen que *ad ciconias nixas* eren els acroteris que decoraven l'altar dedicat a *Pietas* per l'emperador Adrià i que *ciconias* i *nixas* en realitat eren dos topònims diferents. FLAMBARD, J.M. «Deux toponymes du Champ de Mars: ad Ciconias, ad Nixas». *L'Urbs: espace urbain et histoire (1er siècle av. J.-C- IIIe siècle ap. J.-C)*. *Actes du colloque international de Rome (8-12 mai 1985)*. Roma, Publications de l'École française de Rome, 1987, p. 191-210. Per últim, la interpretació de Vera exclou una venda centralitzada de vi al Temple del Sol i proposa l'ús d'aquest edifici com a magatzem de vi i zona de control de qualitat. Les operacions de vi es farien a petita escala a les *cauponae*. VERA, D. «Un'iscrizione ... *op.cit.* Cf. WALTZING, J.P. *Etude Historique... op.cit.* vol.II, p. 98-100.

⁶⁷ GARRUCI, R. *Storia della arte cristiana nei primi otto secoli della chiesa*. Prato, C. Guasti, 1872, fig. LXXXIX. La interpretació que s'ha donat no és la de descarregadors, sinó que es tractaria de representacions de màrtirs o de condemnats. Garruci proposa la interpretació simbòlica dels deures del poble elegit.

ALTRES OFICIS DE DESCARREGADORS

Tant a la literatura com a les inscripcions apareixen altres formes per denominar l'ofici dels descarregadors, com *baiulus* i *gerulus*, encara que menys habituals.

El testimoni més antic de l'ús de *baiuli* és de Plaute, al segle II aC, però Ciceró un segle més tard els recordava com a portadors de mercaderies, tot i que indicava que aquesta paraula estava en desús i que s'havia de substituir pel més genèric *operarius*, mot que significa "treballador, operari".⁶⁸ L'escriptor Aule Gel·li (segle II dC), d'altra banda, utilitzava en llatí *baiulus* per designar al descarregador mentre que en grec feia servir *achthophoros*.⁶⁹

A més a més, l'escriptor i magistrat romà del segle IV, Quint Aureli Simmac, parla d'uns estibadors encarregats de transportar el gra i l'oli anomenats *frugis et olei baiuli* que formaven un grup de treballadors lligat a l'*annona*.⁷⁰ El mot *baiulus*, que prové del verb *baiulare*, significa "portar una càrrega", mentre que segons Isidor de Sevilla (segle VI dC) volia dir "portar un paquet".⁷¹

En qualsevol cas, es tracta d'un mot documentat en àmbit exclusivament literari que no apareix en cap inscripció ni tampoc en el Codi Teodosià. En els testimonis que el documenten, al·ludeix a la categoria més humil dels treballadors, sense fer cap especificació de l'especialitat, per la qual cosa es pot dir que designa un estibador genèric, un portador de càrrega, sense estar necessàriament lligat a l'activitat portuària com podien ser els *saccarii*.

Pel que fa al segon mot, sabem que *gerulus* vol dir també carregador, portador, en un sentit genèric, ja que prové del verb *gero*, que significa portar, carregar.⁷²

Els *geruli* apareixen documentats epigràficament des d'època d'August fins al segle III dC i n'existien dues categories.⁷³ D'una banda, a l'àmbit privat, s'encarregaven de transportar pesos i paquets. És possible que fossin molt nombrosos, ja que Calígula va instituir un impost específic per cobrar la vuitena part dels seus ingressos.⁷⁴ L'altra categoria era a l'àmbit públic i es trobaven agrupats corporativament en decúries (SYL. 14). Formaven part del personal conegut amb el nom genèric d'*apparitores* que prestaven servei als magistrats. La seva tasca consistia en portar la correspondència oficial als funcionaris de l'estat i divulgar les ordnances imperials, tal com citen les fonts jurídiques del segle IV.⁷⁵ Tot i que aquesta faceta de missatgers només aparegui testimoniada aquest segle, és probable

⁶⁸ Pl. *Mer.* 508; As. 660; Cic. *Parad.* 3.3; Cic. *Brut.* 257.

⁶⁹ Gel. 5.3.2.

⁷⁰ Symm. *Ep.* 14. Sobre aquest passatge, vegeu WALTZING, J.P. *Etude Historique...* 1895, vol. II, p. 39; NANTET, E. «Les Activités de Lestage dans le Monde Antique. L'exemple de La Corporation des lesteurs a Ostie (2e Moitié de I^{er} Siecle Ap. J.-C.)» *Ressources et activités maritimes des peuples de l'antiquité*, ed. NAPOLI, J. Dunkerque, Les cahiers du littoral, 2008, p. 512–521, ROUGÉ, J. *Recherches sur l'organisation ... op.cit.* p. 181–182 Cf. MARTELLI, E. *Sulle spalle ... op.cit.* p. 7.

⁷¹ OLD s.v. "Baiulus" p. 224. Isid. *Orig.* 20.11.2.

⁷² OLD s.v. "Gerulus" i "Gero" p. 763.

⁷³ DE RUGGIERO, E. 1895. s.v. "Geruli", Vol. III, p. 524.

⁷⁴ Hor. *Ep.* 2.2.72, Pl. *Bac.* 4. 9.79; Apul. *Met.* 11.16. Horaci els testimonia en el transport de mercaderies en albardes, mitjançant mules de càrrega. Sobre la llei de Calígula: Suet. *Cal.* 40. Cf. D.C. 59. 28.

⁷⁵ *Cod. Theod.* 11.30.29.31; 8.1; 4.



que existissin temps abans. Finalment, la literatura en el segle V també recull la presència dels *geruli* a la literatura com a portadors de cartes i petits paquets.⁷⁶

Com a conclusió, podem veure com aquest tipus de portadors, *geruli* o *baiuli*, no estaven directament vinculats amb el transport de mercaderies portuàries, com ara els *saccarii* i els *phalangarii*, especialistes en àmfores. D'aquí es dedueix la importància d'aquests últims en ciutats com *Tarraco*, dotades d'un gran port comercial a través del qual sortien, per exemple, els carregaments del seu famós vi, cosa que devia fer necessària la contínua presència estibadors, tot i que no ha quedat cap evidència arqueològica.

I SI ALGUNA MERCADERIA QUEIA AL MAR...

Un ofici força curiós, i no per això menys habitual en un port, era el de submarinista. Efectivament, existia la professió d'*urinator*, que literalment vol dir bussejador. El *Digest* els definia com aquells que recuperaven del fons dels rius o dels ports les mercaderies que havien caigut a l'aigua, bé accidentalment, bé per naufragi; encara que també es dedicaven a la reparació de petites fuites dels vaixells, a tasques de manutenció portuàries, i també de pous i cisternes.⁷⁷

La representació més antiga d'aquests bussejadors la trobem en un relleu assiri del segle IX aC actualment conservat al Museu Britànic a Londres. Es tracta d'un relleu provinent de Nimrud que mostra uns soldats que bussegen sota l'aigua i que es dirigeixen a atacar una fortalesa enemiga (fig. 16). El fet més curiós d'aquest relleu és que els submarinistes duen uns odres fets de pell a la boca emulant una bombolla d'aire que els permetia respirar sota l'aigua.

Al món grec també hi ha testimonis de bussejadors en l'àmbit militar, tal com narra Tucídides, que durant la Guerra del Peloponès, els espartans es trobaven assetjats i no podien rebre aliments de fora car les flotes ateneses els hi barraven el pas, i que un grup de bussejadors va proveir-los de vitualles per sota l'aigua sense que els atenesos se n'assabentessin.⁷⁸

És també la legislació grega, sobretot la *Lex Rhodia*, on es regulaven les extraccions sota l'aigua; i més tard la romana, qui establí que l'*urinator* podia quedar-se un terç del valor del material extret fins a quinze metres de profunditat i mig terç en el cas que ho extragués de vint-i-set metres.⁷⁹

Les fonts gregues, a més a més, també recullen aquest ofici en un altre ambient: com a recuperadors de tresors. Els *urinadores* eren requerits per poder treu-

⁷⁶ Sidon. *Epist.* 8 .13, Casiod. *Var.*3.2, *Cod. Iust.* 63.1. Segons Rougé, es desconeix quan es va produir el canvi en el significat de portador genèric a missatger. ROUGÉ, J. *Recherches sur...* op.cit. p. 182

⁷⁷ *Dig.* 14.2.4.1 Cf. PETRIAGGI, R.; DAVIDDE, B. *Archeologia sott'acqua. Teoria e pratica*, Pisa, Fabrizio Serra, 2007, p. 15.

⁷⁸ Th. 4.26.8. Altres fonts que recullen la feina dels bussejadors, vegeu PETRIAGGI, R.; DAVIDDE, B. *Archeologia sott'acqua...* op.cit. o FROST, F. J. «Scyllias: Diving in Antiquity», *Greece & Rome, Second Series*, 15, 1968, p. 180-185.

⁷⁹ Sobre la legislació romana, vegeu *Dig.* 14.2.2.4. Sobre aquesta llei vegeu AUBERT, J. J. «Dealing with the Abyss: The Nature and Purpose of the Rhodian Sea-Law on Jettison (*Lex Rhodia de iactu*, D 14.2) and the Making of Justinian's Digest», *Beyond Dogmatics: Law and Society in the Roman World*, Edimburg, 2007, p. 157-172. Sobre la legislació dels *urinadores*, vegeu SPATHARKIS, I. «The text of chapter 30 of the *Lex Rhodia Nautica*», *Hellenika*, 26, 1973, p. 207-215. Per saber més sobre la responsabilitat dels *urinadores* i totes les regulacions, consultar ZAMORA, J.L. «El salvamento y la asistencia marítima en el derecho romano», *Revue Internationale des droits de l'Antiquité*, 48, 2001, p. 373-403.

L'equipament dels *urinatores*



Fig. 16. Rellu assiri que mostra uns bussejadors atacant una fortalesa amb odres plens d'aire, Nimrud. Museu Britànic, Londres. Segle IX aC.

A propòsit de quina tècnica utilitzaven els bussejadors per mantenir la respiració sota l'aigua, són les fonts les que també ens informen sobre com aconseguien fer-ho, com ara Aristòtil (Arist. *Pr.* 32.2-11): des de perforar-se el timpà, per tal que no els rebentés a causa de la pressió -encara que el mateix filòsof també parlava d'una tècnica molt menys agressiva com posar-se esponges o oli dins les orelles-, fins a lligar-se una pesada pedra al cos per bai-

xar més de pressa i deslligar-la quan arribaven al fons.

Sobre aquest últim aspecte existeix el testimoni arqueològic en un derelict romà anomenat *Madrague de Giens* que va naufragar a les costes franceses, a l'interior del qual s'han trobat les pedres que s'utilitzaven de llast per baixar al fons del mar.

Plini, a més, a la seva magna obra *Historia Natural*, deia que abans de submergir-se, els *urinatores* s'omplien la boca d'oli, que a poc a poc anaven escopint mentre descendien en les profunditats. L'oli se'ls hi quedava adherit a la cara com una mena de pel·lícula, de manera que els permetia veure dins l'aigua a mesura que se submergien (Plin. *Nat.* 25. 135; 35. 139; 2, 234).

La legislació marítima



Fig. 17. Sarcòfag que mostra un naufragi que ha caigut a l'aigua durant una tempesta. Finals segle II dC, Carlsberg Glyptotek, Copenhagen. Les lleis també tractaven aspectes relacionats amb naufragis, com és el cas de la imatge.

La *Lex Rhodia* és el nom d'una llei nascuda a l'illa de Rodes (Grècia) el segle VIII o IX aC. Malauradament aquesta llei no ha arribat fins als nostres dies, però gràcies a la legislació d'època romana s'han pogut conservar alguns fragments. La llei es pot considerar com un dels primers codis de legislació marítima, la qual tenia per objectiu tractar els problemes derivats de

les activitats econòmiques i comercials que s'hi produïen.

En l'àmbit romà, no existeix una compilació completa de legislació marítima, però sí que hi ha molts testimonis sobre lleis en cas de naufragi, responsabilitat dels vaixells, contractes, etc., documentats en el *Digest*.



re'ls del fons marí quan havien caigut dels vaixells o havien estat llançats a propòsit, segons el testimoni de Livi (segle I aC-I dC), quan narrava que el rei Perseu de Macedònia va tirar tot el seu tresor al mar de Pel·la per por que caigués en mans dels romans i que féu recuperar més tard als *urinadores*.⁸⁰

Pel que fa a la seva funció estrictament portuària i relacionada amb la gestió i manteniment d'aquest, és el món romà el que més informació ens aporta sobre com s'organitzaven. Els *urinadores* estaven organitzats en corporacions a la zona del baix Tíber, per exemple, tal com reflecteix una inscripció datada el 211 dC on apareixen units als *piscatores* (pescadors) (SYL. 15) o una altra realitzada el 146 dC a la plaça de les Corporacions, on apareix *P. Aufidius Fortis*, un personatge que acumulava els càrrecs de patró del col·legi dels *mensores* i *urinadores*, que també era prefecte dels *fabri tignarii*, és a dir, dels constructors, i que per últim tenia relació amb el comerç del blat⁸¹ (SYL. 16/ fig. 18).



Fig. 18. Inscripció dedicada a P. Aufidius Fortis. Plaça de les Corporacions, Ostia. CIL XIV, 4620 = AE 1913, 191 (Ostia) 146 dC.

HI VA HAVER DESCARREGADORS A TARRACO?

Hem vist que l'ofici per excel·lència que dona nom als descarregadors és el de *saccarius*. Malgrat això, la seva existència queda documentada a unes ciutats concretes de la Mediterrània. En el cas de Tarragona, no hi ha cap font epigràfica ni literària que documenti l'existència de descarregadors al port. A l'àmbit peninsular es repeteix aquesta absència, excepte per les estatuetses trobades a l'antiga província de la Bètica i que poden representar a aquest col·lectiu.

No obstant això, l'arqueologia corrobora la seva presència per la distribució arquitectònica dels magatzems o *horrea* (fig. 19). La majoria tenien una zona d'accés estreta, a la qual molts cops no cabien carros ni animals. En aquest sentit, l'existència de rampes als *horrea* de les zones portuàries, com ara a *Portus*, per accedir al segons pis, posa de relleu l'organització del seu ofici i la recerca de facilitats arquitectòniques perquè aquests treballadors poguessin accedir amb la mercaderia a coll sense problemes.

Tarraco posseïa naus situades a la primera línia de costa (fig. 20). El fet que no s'hagin documentat *saccarii* a la ciutat no és una raó prou potent per descartar la

⁸⁰ Liv. 44. 10.

⁸¹ Veure CÉBEILLAC-GERVASONI, M.; CALDELLI, M.L.; ZEVI, F. *Epigrafia latina...* op.cit. p. 270–272.



Fig. 19. Imatge de la façana dels *horrea Epagathiana* a Ostia. Segle II dC.



Fig. 20. Planimetria de Tarraco on apareix una bateria de magatzems propera al port, destacada amb un cercle.

seva existència, ans al contrari, en una ciutat portuària com *Tarraco* i, alhora capital de província, haurien d'haver existit tècnics dedicats a la càrrega i descàrrega de mercaderies.

El cas dels *saccarii*, en aquest sentit, és un col·lectiu que epigràficament apareix documentat en molt poques ciutats, però que en canvi es representa en multitud de relleus, mosaics i frescos. Aquest fet ens indica que, en molts casos, potser no existia un grup especialitzat en dur a terme exclusivament aquestes tasques. Aleshores, en el cas que considerem l'ofici com a estacional, podria ser que persones que es dediquessin a altres feines manuals, sia al camp com a la mateixa ciutat, destinessin part del seu temps en descarregar els vaixells durant el període de *mare apertum* i la resta de l'any es dediquessin a altres tipus de feines. També existeix la possibilitat (la més plausible) que molts descarregadors exercissin la seva feina però que no hagin deixat empremta epigràfica, fos a títol individual o units en *collegia* com és el cas de *Portus*.



2.2 EL TRANSBORD DE LES MERCADERIES I L'ARRIBADA AL PORT

A qualsevol port de l'antiguitat era molt comú l'existència de naus de transbord que facilitaven l'arribada de persones i mercaderies als molls. Aquest inconvenient es devia principalment a què el port no tenia prou fondària, per la qual cosa el vaixell s'ancorava prop de la costa i era tasca de vaixells més petits fer viatges per portar tota la càrrega fins a la seva destinació, que podia ser tant un moll en un port marítim com en una parada fluvial. A més a més, als ports fluvials hi havia uns tipus de naus especialitzades en remuntar el riu mitjançant la sirga. Existien, doncs, embarcacions especialitzades en el transbordament amb diferents formes i dimensions que tenien diversos mitjans de propulsió: rem, vela o remolcades mitjançant cordes.

Les fonts i la iconografia, així com la gran quantitat de restes d'embarcacions trobades a diferents ciutats, demostren, per una part, la capacitat d'adaptació de la tecnologia a les necessitats geogràfiques i, d'altra banda, el grau d'organització que existia entorn del transport marítim i a les fases involucrades en el transport de mercaderies. En relació a això, en el món romà hi havia nombrosos tipus de barques o *navis*: *actuaria*, *caudicaria*, *celox*, *scapha*, *linter*, *ratia*, *slatta*, *cumba*, *actuaria*, *corbita* i vaixells com el *lembus* i el *lenunculus*⁸² (fig. 21).



Fig. 21. Imatge d'una *corbita*, un vaixell lleuger de navegació costanera que tenia dues veles, *Carthago*. 200 dC. Museu Britànic, Londres.

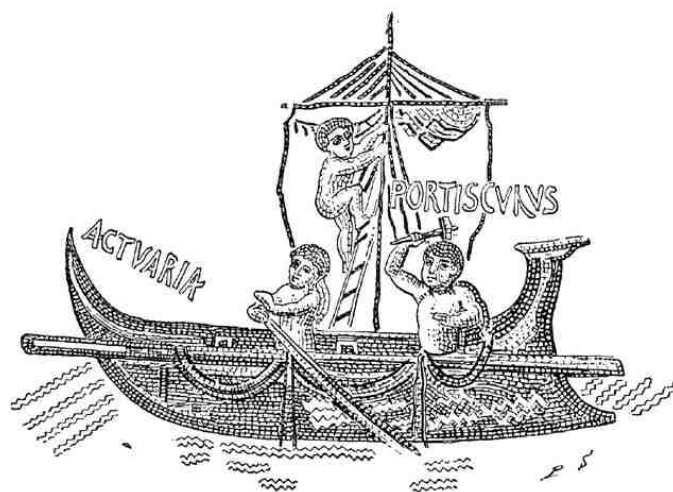


Fig. 22. Dibuix de detall d'una de les embarcacions que apareixen al mosaic, on s'hi representa una nau *actuaria*. Segle III dC, Medina (Tunísia).

⁸² CASSON, L. *Ships and seafaring in ancient times*, London, British Museum Press, 1994, p. 159 i ss; CAMPBELL, J.B. *Rivers and the power of ancient Rome*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 2012, p. 209-210. TORR, C. *Ancient ships*, Chicago, Argonaut, 1964.



Els vaixells del sesterci de Neró



Fig. 23. Sesterci de Neró. Museu Nacional Romà, Roma. 64 dC.

Al Museu Nacional Romà de Roma es conserva un sesterci de bronze d'època de Neró en el qual hi apareixen representats diversos tipus d'embarcacions romanes (fig. 23).

L'escena representa el port de Claudi a *Portus* i fou encunyada amb motiu de la inauguració del nou port marítim impulsat per l'emperador. Al centre de la moneda hom pot veure grans vaixells ancorats a la conca del port. També apareix una nau a vela que entra al port i una galera que porta un *vexillum* a proa (un *vexillum* és una bandera o vela petita utilitzada per l'exèrcit romà que servia per identificar les tropes i reunir els soldats en un punt durant la batalla). Darrere dels velers circulen dues sèries d'embarcacions: hi ha sobretot petites *scaphae* amb un o dos remers, identificades per la forma de mitja lluna; i també n'hi ha de més grans, aquestes amb tres o quatre remers.

Les estructures que envolten el vaixell a banda i banda s'han identificat com trencaonades i com molls de descàrrega. A la part inferior central hi ha una deïtat marina reclinada que sosté un timó, probablement es tracta del déu del port. A la part superior central hi apareix una figura masculina que aixeca un ceptre o una vara amb la mà. La importància d'aquestes representacions és la de mostrar el port de Roma en tota la seva esplendor, amb una potent arquitectura que el convertia en el principal centre exportador i importador i amb les representacions de vaixells que mostren la capacitat d'encabir gran quantitat de naus.

Les especialitzacions d'aquestes barques arribaven fins a tal punt, que fins i tot la iconografia recull aquesta diversitat.⁸³ Un exemple molt destacat és el d'un mosaic trobat a *Althiburus* (actual Medina, Tunísia) datat el segle III dC, en el qual es representen vint-i-cinc vaixells, vint-i-dos dels quals apareixen identificats amb el seu nom en llatí o en grec⁸⁴ (fig. 22).

⁸³ TUCK, S.L. «The expansion of triumphal imagery beyond Rome: imperial monuments at the harbors of Ostia and Leptis Magna» *The maritime world of Ancient Rome. Conference at the American Academy in Rome 2003*, ed. HOHLFELDER, R. L., Michigan, University of Michigan Press, 2008, p. 325-341.

⁸⁴ Sobre el mosaic d'Althiburus: REDAELLI, S. «Il catalogo nautico del mosaico di Althiburos: considerazioni sulle sue fonti testuali», *Sylloge Epigraphica Barcinonensis*, 12, 2014, p. 105-144 i BASCH, L. *Le musée imaginaire de la marine antique*. Atenes, Institut hellénique pour la préservation de la tradition nautique, 1987, p. 482-486.



La sirga als rius romans

La sirga era una corda que estirava una embarcació des de terra i que la feia avançar riu amunt, normalment tibada per tracció animal o humana. En època romana era molt habitual l'existència de petits esquifs que es dedicaven a remuntar pel riu les mercaderies que no podien ser transportades a la ciutat mitjançant el vaixell mercant.

Per saber l'origen d'aquestes embarcacions fluvials ens hem d'atènyer a les fonts literàries, concretament a Plini el Vell (Plin. *Nat.* 3. 53-54), que el segle I dC parlava de la dificultat de la navegació al curs alt del Tíber i que aquesta només es podia realitzar mitjançant unes senzilles embarcacions planes fetes amb troncs anomenades *ratia*, aptes per a navegar riu amunt (fig. 24).

Una imatge que il·lustra perfectament aquesta tasca és un relleu trobat a Cabrières d'Aigues (França), on apareix una escena de transport de bótes de vi en una nau *caudicaria* probablement a través del riu Durance (fig. 25). A la part inferior, la petita embarcació està essent remolcada per dos professionals de la sirga. A la part superior, hi ha una bateria d'àmfores i cistelles esperant a ésser transportades.

Existia també un ofici relacionat amb el manteniment del port exercit pels *saburrarii*, que eren persones dedicades a proveir llasts a un vaixell. Entenem per llast el conjunt de materials pesants, com ara pedres, trossos de ferro, sorra, etc., que es col·locava al fons d'una embarcació o d'un bot per tal de fer-ne baixar el centre de gravetat i assegurar una major estabilitat. S'encarregaven del dragatge del port i de carregar i descarregar els llasts dels vaixells a *Ostia*, únic lloc on han aparegut dues inscripcions que fan referència a la seva unió en una corporació existent entre la segona meitat del segle II dC i el 210 dC (SYL. 17 i 18).

Fig. 24. Imatge d'un rai d'època actual, conservada a la ciutat d'Ainsa, Saragossa. Probablement les primeres embarcacions romanes que remuntaven els rius eren semblants a aquesta.



Fig. 25. Relleu romà trobat a Cabrières d'Aigues. Musée Calvet, Avinyó. Segle II dC.



Totes les embarcacions de transbord romanes tenien en comú la seva lleugeresa, rapidesa i capacitat de transportar material en aigües poc profundes. L'arqueologia subaquàtica, en aquest sentit, ha contribuït al coneixement de la seva estructura i característiques, amb la fortuna de què han aparegut diferents tipus d'embarcacions tant en àmbit marítim com fluvial a molts llocs de l'Imperi.⁸⁵

A la ciutat de Roma s'hi documenten moltes d'aquestes embarcacions, i en són les més destacades el *lenunculus*, l'*scapha*, la *linter* i la *caudicaria*. Aquesta especialització està lligada a la naturalesa del riu Tíber, que havia de ser remuntat des del mar per poder arribar a Roma amb les mercaderies que permetien abastir la ciutat.⁸⁶ En molts casos, el trajecte riu amunt es feia mitjançant la sirga, fet que no era exclusiu de la capital de l'Imperi, sinó que ha estat documentat a moltes altres ciutats romanes on també hi ha grans rius navegables. Vegem ara com eren aquestes principals embarcacions i el personal encarregat de maniobrar-les.

El vaixell de transbord més conegut en el món romà era la *navis caudicaria*. La funció d'aquesta embarcació era el transport fluvial, encara que, en molts casos, també s'utilitzava per a entrar a ports més petits, i, segons alguns autors, per a la navegació de cabotatge. Aquest tipus de barca no només servia per a transportar mercaderies en aigües poc profundes i a curta distància sinó que també estava destinada a la càrrega i descàrrega de volums pesants.⁸⁷ De fet, el mot prové, segons Sèneca (segle I dC), de la paraula *caudex* o *codex*, que en origen feia referència a una embarcació molt senzilla formada per la unió de taulons de fusta i que servia per transportar aliments des d'*Ostia* fins a Roma a través del Tíber.⁸⁸ Posteriorment, aquesta estructura evolucionaria, i és la que hom pot identificar en multitud de representacions iconogràfiques, com ara en un mosaic de la plaça de les Corporacions a *Ostia* on apareix un descarregador traslladant una àmfora d'una nau mercant a una nau *caudicaria*⁸⁹ (fig. 26). De fet, la importància d'aquesta corporació feia que tinguessin una *statio* a la mateixa plaça (SYL. 19).

L'epigrafia també documenta l'existència del *corpus codicariorum*, que reunia a persones encarregades de conduir aquestes naus: els *caudicarii* o *codicarii*.

⁸⁵ POMEY, P.; RIETH, E. *L'archéologie navale*, Paris, Editions Errance, 2005; HARRIS, W.V. *Maritime technology in the ancient economy: ship-design and navigation*, 2011; GÖTTLICHER, A. *Fähren, Frachter, Fischerboote: antike kleinschiffe in Wort und Bild*, Oxford, BAR International Series, 2009; POMEY, P. «Le navire romain de la Madrague de Giens», *Comptes-rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 126, 1982, p. 133-154.

⁸⁶ AGUILERA, A. «La sirga en el Tíber en época romana», *Rome, Portus and the Mediterranean*, ed. KEAY, S., Londres, British School at Rome, 2012. Sobre el règim jurídic de l'assistència i remolc, consultar ZAMORA, J.L. «El salvamento ... *op.cit.*»; ZAMORA, J.L. *Averías y accidentes en derecho marítimo*, Madrid, Dykinson, 2000.

⁸⁷ Sobre la discussió d'aquest tema, vegeu ROUGÉ, J. *Recherches sur...* p. 193-194. OLD s.v. "Caudicarius" p. 287. VAGLIERI, D. 1895. s.v. "Codicarii" a DE RUGGIERO, Vol. II, p. 136; SEECK, O. 1900. s.v. "Codicarii" a PAULY-WISSOWA, Vol. IV, 1, p. 175.

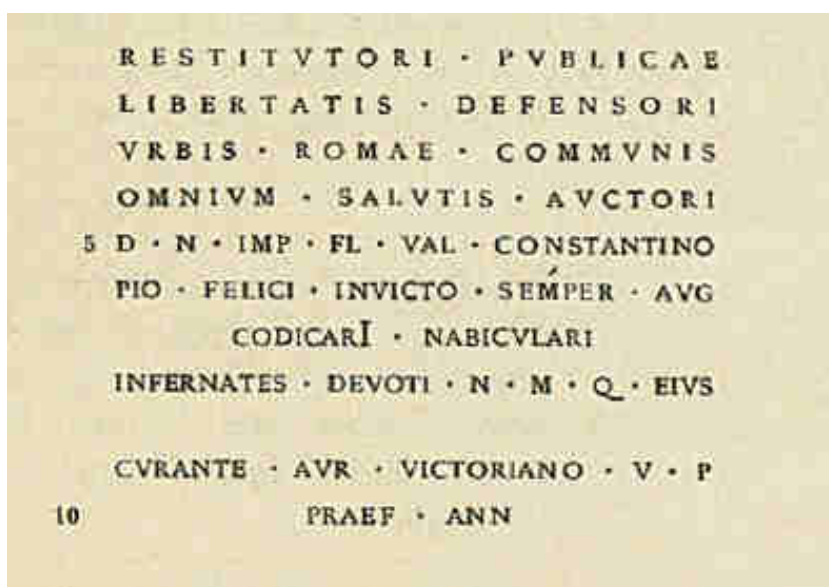
⁸⁸ Sen. *Brev. Vit.* 13, LE GALL, J. *Il Tevere. Fiume di Roma nell'antichità*, 2005a ed., Roma, Quasar, 1953, Cap. 10.

⁸⁹ Veure *Isis Giminiana*, per exemple. Sobre la iconografia detallada d'aquest mosaic, vegeu: BASCH, L. *Le musée...* p. 482-486 i REDAELLI, S. «Il catalogo... *op.cit.* Sobre la nau *caudicaria*, vegeu *infra*. Per saber més sobre representació de vaixells a la iconografia, consulteu DELLAMICO, P.; «Appunti sulle naves caudicariae» *Archaeologia Maritima Mediterranea*, 8, 2011.; FRIEDMAN, Z. *Ship Iconography in Mosaics: An Aid to Understanding Ancient Ships and Their Construction*. Oxford, BAR International Series, 2011; GÖTTLICHER, A. *Fähren, Frachter, Fischerboote: antike kleinschiffe in Wort und Bild*. Oxford, BAR International Series, 2009; LÓPEZ-BELTRAN, M.; GARCIA-VENTURA, A.; KRUEGER, M. «Could you take a picture of my boat, please? The use and significance of Mediterranean ship representations». *Oxford Journal of Archaeology*, 27(4), 2008, p. 341-357.

Fig. 26. Mosaic que mostra el procés de transbord d'una àmfora des d'un vaixell mercant (dreta) a una nau *caudicaria* (esquerra). Plaça de les Corporacions, *Ostia*. 200 dC.



Fig. 27. Inscripció sobre els *codicarii navicularii infernates*. CIL XIV, 131 = ILS 687 (*Ostia*), 312 dC-324 dC.



Una inscripció del 166 dC fa referència a la seva unió en una corporació (SYL. 20), encara que no és l'única perquè també apareixen distribuïts en *corpora* a diferents parts de l'Imperi, com documenta la inscripció trobada a Tívoli que *M. Caerellius lazemis* dedica a Hèrcules, ja que aquest déu era patró dels comerciants i en aquesta ciutat es trobava el santuari més important del Laci. *M. Caerellius lazemis* a més a més, exercia de *codicarius item mercator frumentarius*, és a dir, no només era barquer d'una nau *caudicaria* sinó que també era mercader de blat (SYL. 21). A propòsit d'aquesta inscripció, n'hi ha altres que posen en relació l'estret vincle que hi havia entre aquests *caudicarii* amb els mercaders del blat o *mercatores frumentarii* o amb els *navicularii* degut de nou a l'objectiu de proveir de gra la ciutat de Roma.⁹⁰ Altres corporacions es podien trobar a ciutats portuàries marítimes o en contextos fluvials, com per exemple en una inscripció trobada l'antiga *Borbetomagus* (Worms, Alemanya) datada els segles II-III dC, on apareix una inscripció dedicada a un *negotiator et caudicarius*⁹¹ (SYL. 22).

⁹⁰ Sobre les inscripcions que posen en relació entre els *caudicarii* i els *navicularii*, vegeu ROUGÉ, J. *Recherches sur ...* p. 194 nota 6.

⁹¹ Per una llista completa amb les inscripcions llatines sobre aquest *corpus*, consulteu DE RUGGIERO, E. 1895. S.v. "Codicarii". Vol II, 1. Sobre la inscripció trobada a Worms vegeu catàleg a SCHMIDTS, T. *Akteure und Organisation der Handelsschifffahrt in den nordwestlichen Provinzen des Römischen Reiches*. Mainz, Römisch-Germanischen Zentralmuseums, 2011, núm. 68.

L'especialització d'aquesta corporació arribava fins i tot a l'existència d'un cos de treballadors exclusius de la part inferior del Tíber, coneguts com *infernates* (del mot *infernus*, en referència a les regions inferiors o a la part final, com en aquest cas, del riu) (fig. 27/ SYL. 23).

Un altre tipus d'embarcació molt coneguda arreu de l'Imperi era l'*scapha*. Entenem per *scapha* a un esquif-xalupa, és a dir, una embarcació lleugera a rem, que podia ser utilitzada per moure la càrrega pel riu, per a operacions i assistència dins els ports i com a remolcador, i era l'*scapharius* el mariner encarregat de maniobrar-la.⁹² Sabem per la iconografia que era una embarcació petita, amb forma de mitja lluna, utilitzada tant en rius com en mars, que es movia mitjançant un o dos remos.

Les inscripcions corroboren l'existència d'*scapharii* com a treballadors actius del port a *Ostia*, Roma i *Portus*, però on també destaca la seva presència és a l'antiga *Hispalis*, Sevilla.⁹³ Segons Rougé els *scapharii* jugaven un rol molt important com a remolcadors en els grans ports, ja que entre les seves tasques estaria la d'ajudar als grans vaixells a arribar a la seva plaça corresponent al moll.⁹⁴ Aquest era el cas com hem vist del *Tíber*, que era remuntat per vaixells, fet que fa pensar que no devia ser un cas aïllat i que, en importants rius navegables, la situació seria la mateixa, tal com devia passar al *Baetis*, el Guadalquivir.

A Roma, estaven designats per a ocupar-se d'un *traiectus* del Tíber. *Traiectus* és un mot que significa transport en un sentit general però també l'acció de travessar un riu, un estret, etc, o bé pot fer referència a un embarcador especialitzat en un producte. Un exemple seria el d'una inscripció trobada a *Ostia* on apareix el *corpus scaphariorum traiectus Rusticeli*, una àrea determinada del Tíber on treballaven aquest tipus d'embarcacions⁹⁵ (SYL. 24).

A *Hispalis*, en canvi, no apareixen lligats a cap zona del riu, sinó amb topònims o zones de comerç. Hi ha un total de quatre inscripcions sobre una corporació d'*scapharii*, encara que denominada amb diferents noms: els *scapharii Hispalenses* eren els propis de la ciutat, els *scapharii Romulae consistentes* eren els que residien a *Hispalis* i per últim els *scapharii qui Romulae negotiantur* eren els qui negociaven a la ciutat⁹⁶ (SYL. 25 a 28).

A la ciutat trobem un tercer tipus d'embarcació, la *linter*, conduïda pels *lintrarii*. Etimològicament *linter* significa nau petita i lleugera.⁹⁷ Consistia en una petita barca de rem semblant a una canoa i construïda d'una sola peça amb un tronc buit.⁹⁸ Eren barques molt mòbils gràcies a la seva forma arrodonida, i tenien l'avantatge de ser molt fortes. Es tractava d'un vehicle que s'utilitzava preferent-

⁹² GAUPCKLER, P. 1899. s.v. "Scapha" a DAREMBERG-SAGLIO, p. 113.

⁹³ AGUILERA, A. *El monte ... op.cit.* p. 46 i ss; REMESAL, J. «El control administrativo de la navegación fluvial en la Bética y sus conexiones con Roma», *Rome, Portus and the Mediterranean*, ed. KEAY, S. Londres, British School at Rome, 2012.

⁹⁴ ROUGÉ, J. *Recherches sur... op.cit.* p. 192–193.

⁹⁵ OLD s.v. "Traiectus" p. 1960. Sobre aquest mot i la divisió en *traiectus* del riu Tíber, vegeu AGUILERA, A. *El monte ... op.cit.* p. 47 i ss.

⁹⁶ Sobre aquestes inscripcions i altres oficis portuaris presents a *Hispalis*, vegeu AGUILERA, A. *El monte ...* p. 46 i ss; REMESAL, J. «El control...»; BERNI, P. *Epigrafía anfórica de la Bética: nuevas perspectivas de análisis*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 2008, p. 225.

⁹⁷ OLD s.v. "Linter" p. 1033; ROSSI, R.F. 1895 i DE RUGGIERO, E. 1895. s.v. "Lintrarius", Vol. IV, 4, p. 1401.

⁹⁸ LE GALL, J. *Il Tevere ... Cap. 10 passim*; DE SALVO, L. *Economia privata e pubblici servizi nell'impero romano. I corpora naviculariorum*, Messina, Kleio, 1992, p. 168-171.



ment en transport fluvial, encara que també era possible el seu ús puntual al mar; fins i tot s'ha parlat de la possibilitat que realitzessin navegació de cabotatge.⁹⁹ Els *lintrarii* es dedicaven, doncs, a transportar persones, bestiar i mercaderies, particularment en aquelles zones on les barques de calat gros no podien amarrar. De la mateixa manera, s'utilitzaven en la construcció d'altres barques i ponts a l'aigua. Les *lintres* i els seus portadors es documenten en petits ports fluvials situats en zones altes, és a dir, a les zones on les grans embarcacions no podien accedir.

Tenim testimoni de quatre inscripcions que citen *lintrarii*: dues trobades a *Ostia*, una a Roma i la darrera a *Hispalis*. Aquesta última es troba dedicada al patró del *corpus lyntrariorum (sic)* per part dels *Cananienses Oducienses* i *Naevenes*, petits enclavaments portuaris al llarg del Guadalquivir i que possiblement transportarien les mercaderies d'aquests municipis fins a *Hispalis*¹⁰⁰ (SYL. 29).

Per últim, trobem els *lenuncularii*, que eren una categoria de navegants fluvials del Tíber i deuen el seu nom a l'embarcació que feien servir: el *lenunculus*.¹⁰¹ Eren unes barques àgils i ràpides, a rem i de diverses dimensions, semblant al tipus d'embarcacions utilitzades per a pescar.¹⁰²

L'epigrafia els documenta de nou al llarg del Tíber, i en el cas d'*Ostia*, existien fins a cinc *collegia* diferents de *lenuncularii*, el que dona una imatge molt il·lustrativa de l'activitat frenètica que es devia desenvolupar al port de la capital de l'Imperi¹⁰³ (SYL. 30).

BARQUERS A TARRACO

59

L'epigrafia mostra com moltes ciutats de l'Imperi tenien cossos especialitzats de barquers que duïen a terme tasques de manteniment del port, de remolc i de transbord. No és gens estrany veure com la major part d'embarcacions especialitzades apareixen en contextos de ports fluvials, ja que era imprescindible que hi hagués naus de calat més petit i més lleugeres que s'encarreguessin de remuntar el riu per poder traslladar les mercaderies fins a l'interior.

En aquesta línia, tenim el clar exemple que ens proporciona *Dertosa* (Tortosa). La navegabilitat de l'Ebre està provada des de l'antiguitat, i testimonis com les fonts i la numismàtica ens confirmen aquest aspecte.¹⁰⁴ Aquesta última pren protagonisme quan s'analitzen els motius de les encunyacions —les més antigues es remunten a finals de la República i inicis de l'Imperi— la major part de les quals representen motius marins com ara àncores, timons i dofins. Tanmateix, destaca sobretot la presència de vaixells, tan mercantils (naus oneràries) com barcases

⁹⁹ ROUGÉ, J. *Recherches sur...* p. 192-193.

¹⁰⁰ BERNI, P. *Epigrafia anfórica...* p. 225.

¹⁰¹ OLD s.v. "Lenunculus" i "Lenunculari" p. 1017; DE RUGGIERO i ACCAME, S. 1895. s.v. "Lenucularii", Vol. IV, 2, p. 1399.

¹⁰² ROUGÉ, J. *Recherches sur...* p. 197-198.

¹⁰³ Per la resta d'inscripcions, *ibídem*.

¹⁰⁴ DÍLOLI, J. «La navegació al golf de Sant Jordi durant l'antiguitat», *Pyrenae*, 40, 2009, p. 129-155
GENERA, M.; FABREGAT, E.; ARASA, A. «La navegació per l'Ebre: dades històrico-arqueològiques», *Comercio, redistribución y fondeadores: la navegación a vela en el Mediterráneo: V Jornadas de Arqueología Subacuática: actes, Servei de Publicacions*, 2008, p. 279-290



Fig. 28. As d'Ilercavònia-Dertosa, 14-37 dC. Museu de Tortosa. Moneda en bronze on a l'anvers es pot veure el cap llorejat de Tiberi, i al revers una nau comercial.

de riu¹⁰⁵ (fig. 28). Segons els estudis realitzats, es pot despendre que els motius escollits a les monedes de *Dertosa* —vaixells, dofins, timons i àncores— representen els aspectes marítims i comercials lligats a la ciutat portuària. La tria d'aquests motius doncs, respon a la recerca de buscar una simbologia identitària d'una ciutat la qual la seva raó d'ésser era el port.¹⁰⁶ Aquest fet col·loca a *Dertosa* en estreta relació amb *Tarraco*, ja que la presència de vaixells de dues tipologies diferents posa en evidència que, possiblement, hi hauria una especialització del transport en àrea fluvial i marítima, i *Tarraco* seria sense cap dubte un punt de parada en les rutes d'anada i tornada. En canvi, Tortosa no posseeix cap epígraf que faci referència a oficis o corporacions especialitzats en el transport marí.

En el cas tarraconense tampoc hi ha evidència explícita de corporacions de barquers, però, tal com passa a altres indrets de l'Imperi on no hi havia cursos d'aigua navegables, no és un cas estrany. El riu *Tulcis*, actual Francolí, era un riu torrentós, que aportava gran quantitat de sediments i que, amb molta probabilitat, no era navegable.¹⁰⁷ Per aquesta raó, resulta difícil pensar en el moviment d'embarcacions tan especialitzades com les que hi havia al Tíber, que tenien dividida la seva tasca al llarg del curs del riu. No obstant això, hem d'imaginar el port de *Tarraco* com una zona en constant trànsit, on arribaven i sortien tot tipus de mercaderies: des d'àmfores per al transport del vi, oli i salaons, fins a productes més luxosos, com els marbres provinents de les pedreres imperials disseminats a banda i banda de l'Imperi.¹⁰⁸ El port hauria de tenir estructures aptes per a poder descarregar aquest material tan pesant i zones de magatzem habilitades per la seva custòdia, tal com passava a la resta de ports romans. De la mateixa manera, hom també hi trobaria persones vingudes en vaixell d'altres ciutats, que podrien fer viatges en transbord des dels vaixells més gran en altres més petits.

Tot i que a Tarragona no queda constància de cap vestigi referent a restes de vaixells o estructures de descàrrega, sí que hi ha pistes sobre el moviment portuari en períodes més moderns, com és el cas de la troballa de dos derelictes durant el transcurs d'unes excavacions dutes a terme a la plaça dels Carros entre

¹⁰⁵ FORCADA, M.; AQUILUÉ, X. *Ilercavonia-Dertosa i les seves encunyacions monetàries*, Institut d'Estudis Catalans, 2001, p. 53. JÁRREGA, R. «La problemàtica històrica i arqueològica de Dertosa: estat actual dels coneixements i hipòtesis de treball», *Butlletí arqueològic de la Reial Societat Arqueològica Tarraconense*, núm. 28, 2006, p. 137-197.

¹⁰⁶ *Ibidem*, p. 53.

¹⁰⁷ ABELLÓ, A, i MASSÓ, J. «Les condicions... *op.cit.* p. 16-25.

¹⁰⁸ Així, per exemple, existia una parada a la riba del Tíber (*statio*) dedicada a emmagatzemar el marbre importat.



els anys 2011 i 2012. Els resultats, encara preliminars, documenten l'existència de dues embarcacions dels segles XVIII i XIX dimensions i calat modestes, probablement relacionades amb tasques de manteniment dins el port i amb la descàrrega i transbord de material dels vaixells més grans.¹⁰⁹ El port durant aquest període es trobava en una situació de ruïna tant a causa de l'acumulació de sediments fluvials provinents del Francolí com també per les obres que s'estaven duent a terme a la zona portuària, de manera que el convertien en una àrea no apta per a l'entrada de vaixells de gran calat. A més, les estructures del moll romà que quedaven com a reminiscència, i que posteriorment foren eliminades per la perillositat que suposava per a les naus que entraven a port, feien del port tarragoní una zona de difícil accés.¹¹⁰

Tot i aquesta valuosa informació per a l'estudi del port de Tarragona, hem de ser cautelosos a l'hora d'extrapolar aquestes dades a l'època romana per dues raons: no sabem de cert quina era la capacitat del llit marí, amb la qual cosa no coneixem quina mena de vaixells eren aptes per entrar, i, en segon lloc, les evidències d'èpoques posteriors són una dada a tenir en compte, però que parla de realitats diferents. Malgrat això, ens han arribat una fresc de tema marítim, datat entre el segle II i III dC i conservat al Museu Nacional Arqueològic de la ciutat, que representa un paisatge fluvial (fig. 29). La pintura, que decorava una paret d'una casa trobada entre els carrers d'Eivissa i Pere Martell, mostra una barca a rem amb tres persones que navega per sota un pont, mentre que a l'esquerra hom pot veure un conjunt d'edificis. No sabem del cert si es tractava d'una representació real, però l'obra reflecteix el caràcter marítim intrínsec a una ciutat portuària com *Tarraco*.

En aquest sentit, l'arqueologia subaquàtica sí que ha aportat una panoràmica general sobre l'entrada de mercaderies al port romà i fins i tot el material que hi arribava. En l'obra de Pérez, hom pot veure un catàleg del material recuperat no només a Tarragona sinó a les costes de les comarques tarragonines (fig. 30).

Entre aquest material, hi ha àmfores i ceràmica de diferent tipologia, ceps d'àmfora (fig. 31) i tubs de plom.¹¹¹

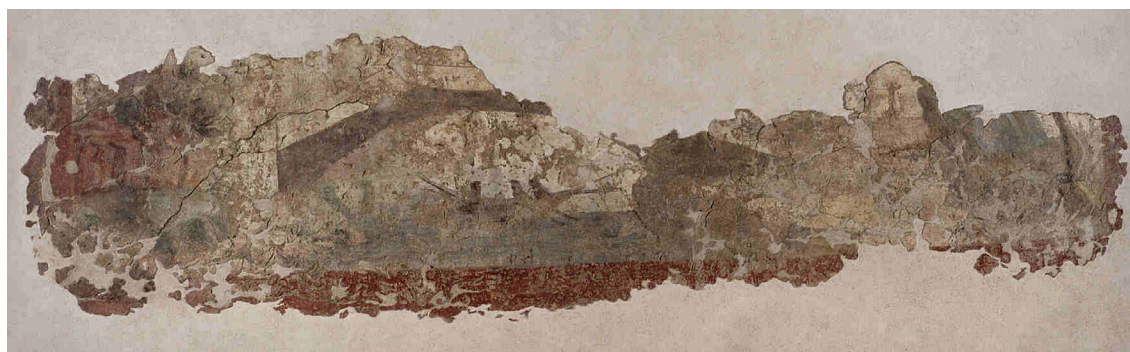


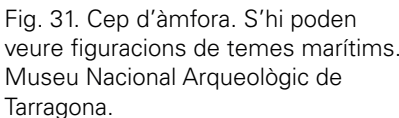
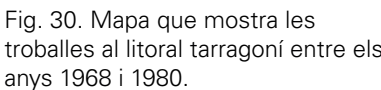
Fig. 29. Fresc amb paisatge fluvial. Museu Nacional Arqueològic de Tarragona. Segle II-III dC.

¹⁰⁹ BRÚ, M. «Las intervenciones arqueológicas realizadas en la Plaça dels Carros de Tarragona: el puerto de Tarragona y sus embarcaciones», *I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española. Cartagena, 14, 15 y 16 de marzo de 2013*. Cartagena, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2013, p. 627-641.

¹¹⁰ RUIZ DE ARBULO, J. «Eratóstenes, Artemidoro... op.cit. REMOLÀ, J. A. «Tarraco quanta fuit ipsa ruina docet», *Simulacra Romae. Roma y las capitales provinciales del occidente europeo*, Tarragona, 2004, p. 49-72.

¹¹¹ Veure catàleg a PÉREZ, W. *Troballes arqueològiques... op.cit.*





¹¹² VENTURA I SOLSONA, S. El sarcófago de Hipólito, de la «Punta de la Mora» del mar *Tarraconense*. *Archivo Español de Arqueología*, 75, 1949. CLAVERIA, M. *Los sarcófagos romanos de Cataluña*, Murcia.-Tabularium, 2001. ARMELLES, A.; DALMAU, C.; SERRA, J. *Una nova lectura iconogràfica del Sarcòfag d'Hipòlit de Tarragona*. Tarragona, Camp d'Aprenentatge de la Ciutat de Tarragona, 2003. Veure PÉREZ, W. *Troballes al... op.cit.* per les restes recuperades.

¹¹³ RUIZ DE ARBULO, J. *et al.* «Etapas y elementos de la decoración arquitectónica en el desarrollo monumental de la ciudad de Tarraco (s. II a.C.-I d.C.)», *La decoración arquitectónica en las ciudades romanas de Occidente (Cartagena, 8-10 de octubre de 2003)*, ed. RAMALLO, S., Murcia, Universidad de Murcia, 2004, p. 115-152.

2.3 LA MESURA I EL CONTROL DE LES MERCADERIES: ELS *MENSORES*

Les mercaderies que arribaven a un port havien de passar un control exhaustiu sobre la quantitat, el contingut i el pes que tenien, dades que s'anotaven en un registre. Aquesta tasca la duïen a terme un cos de treballadors especialitzats en la mesura i pes, els anomenats *mensores*, mentre que els *tabularii* s'encarregaven del registre d'entrada d'aquests béns. Trobem als *mensores* organitzats en corporacions a *Ostia*, *Portus* i Roma, i en menor mesura a altres ciutats de l'Imperi, i també tenim testimonis de la seva tasca gràcies a material arqueològic, com són les balances, els ponderals o el *modius*, que era la unitat de mesura emprada.¹¹⁴ A continuació veurem quin era el procés que rebien les mercaderies descarregades al port, moment en el qual els funcionaris les comptaven, registraven i pesaven per després ser transportades als magatzems pels descarregadors.

El procés de verificació i anotació del material que arribava a port estava, com hem dit, en mans dels *tabularii*, responsables del registre, de l'arxiu i de la fiscalitat.¹¹⁵

Una escena que il·lustra perfectament aquesta tasca és un relleu conservat al Museu Torlonia, a Roma (fig. 33). Mostra la descàrrega d'unes àmfores de vi des d'un vaixell: les tres figures assegudes representen a un *tabularius* amb dos *adiutores* o ajudants que controlen el carregament i l'anoten en una tauleta amb forma de llibre. L'edifici que hi ha al darrere són els magatzems on es depositen les mercaderies. Alguns autors opinen que l'escena representa una *statio* (estació duanera).¹¹⁶

Un cop s'havia dut a terme aquest registre, les mercaderies que requerien ser pesades i mesurades, sobretot el gra, passaven pel control dels *mensores*.

Fig. 33. Relleu dels *tabularii* del port de Trajà, *Ostia*. Finals segle II-inicis del segle III dC. Col·lecció Torlonia, Roma.



¹¹⁴ Sobre iconografia amb representacions d'oficis, vegeu el catàleg de ZIMMER, G. *Römische Berufsdarstellungen... op.cit.*

¹¹⁵ OLD s.v. "Tabularius" p. 1898 i SACHERS, E. 1932 s.v. "Tabularius" a PAULY-WISSOWA, V. IV A,2.

¹¹⁶ FRANCE, J.; NELIS-CLÉMENT, J. «Tout en bas de l'empire. Les stations militaires et douanières, lieux de contrôle et de représentation de pouvoir», *La statio. Archéologie d'un lieu de pouvoir dans l'empire romain*, ed. FRANCE, J.; NELIS-CLÉMENT, J. Burdeus, Ausonius, 2014, p. 117-247, p. 194-195. Cf MEIGGS, R. *Roman Ostia*, Oxford, Clarendon Press, 1973, fig. XXVI.

El portorium

Els vaixells quan arribaven a port havien de pagar un impost anomenat *portorium*, una taxa indirecta que gravava el transport de les mercaderies, ja fos per via terrestre com per via marítima. El mot prové de *portus*, que vol dir dret de pas o de peatge.

Aquesta renda gravava el pas de mercaderies a les fronteres, duanes i peatges. Era important, doncs, que les mercaderies fossin verificades per evitar frau.

L'impost era inclòs dins els *vectigalia*, és a dir, els tributs indirectes que tots els ciutadans romans havien de pagar obligatòriament.

El seu origen és incert, encara que hi ha un testimoni de Tit Livi on deia que durant la guerra contra Porsena el 508 aC, el Senat va prometre l'anul·lació del *portorium* (Liv. 2.9.6).

En relació a això, hi ha les *stationes*, que són les circumscripcions o districtes duaners creats en època republicana i seu del cobrament d'impostos. N'hi havia nou districtes, entre ells *Hispania*. Una *statio*, doncs, tenia un conjunt de funcionaris dedicats al cobrament d'aquest tribut, entre els quals hi havia els *contrascriptores* (caixers), els *scrutatores* (controladors del frau), els *tabularii* (fig. 33) i els *arcarii* (tresorers), i també ajudants al seu servei com ara *vicarii* i esclaus.



Fig. 34. Mosaic on apareix un *ensor* a l'esquerra amb un *modius*. Segle II dC. Museu de Rimini.

Entenem per *ensor* aquella persona que mesura o compta, és a dir, el mesurador.¹¹⁷ Hi ha diferents adjectius que van lligats a l'ofici per indicar quin material mesuraven, com ara el *ensor agrorum* o *ensor agrarius*, que seria l'agrimensor o el *ensor frumentarius* o *ensor frumenti*, aquell que mesura el gra (de *frumentum*, que significa "gra").

El terme *ensor* és molt abundant a les inscripcions llatines d'època imperial, tot i que en època republicana n'hi ha alguns testimonis.¹¹⁸

El seu paper a les zones portuàries els relacionava estretament amb els *sacarii*, ja que una de les seves tasques principals era mesurar el blat descarregat

¹¹⁷ OLD s.v. "Mensor" p. 1099.

¹¹⁸ FABRICIUS. 1931. s.v. "Mensor" a PAULY-WISSOWA. Vol. XV,1.



Els instruments dels *mensores*

Avui dia ens han arribat moltes imatges sobre el procés de mesura del gra en relleus i mosaics on apareixen els *mensores frumentarii* amb els dos instruments bàsics que utilitzaven per fer la seva feina: el *modius* i el *rutellum*.

El *modius* és una unitat de mesura de capacitat i també el nom que tenia un recipient cilíndric que servia per mesurar el gra. Els descarregadors s'encarregaven d'abocar-lo dins aquest receptacle, que tenia una mesura estandarditzada. És molt comú trobar-ne representacions en tombes de persones amb un ofici relacionat amb el blat, sobretot de forners. Aquest és el cas de la tomba de *P. Nonius Zethus*, trobada a *Ostia* (fig. 35 i 36/SYL. 31). Es tracta d'un columbari que contenia vuit orificis per col·locar-ne urnes funeràries. A la part frontal de la tomba, hi ha un relleu on a l'esquerra es representa una mula amb un molí. A la part dreta, hi ha diferents elements necessaris per a la feina d'un forner. Penjats a la paret hi ha una mena de cubeta (*alveus*) i un colador rodó (*cribrum*). Recolzats a la paret o en una mena de prestatgeries hi ha tres *modii* de diverses mesures. Per últim, a terra hi ha dues cistelles o *canistra*.

El segon element que feien servir els *mensores* era el *rutellum*. Es tracta d'un bastó cilíndric o una petita regleta que servia per anivellar el gra dins el *modius*. Apareix representat en molts mosaics de la plaça de les Corporacions a *Ostia*, tal com es pot veure a la imatge on apareix un *rutellum* i un *modius* (fig. 37).



35



36



37

Fig. 35 i 36. Columbari de *Publius Nonius Zethus* i detall del relleu amb els *modii*. CIL XIV, 393 (*Ostia*) època imperial. Museus Vaticans.

Fig. 37. *Rutellum* i *modius*. Plaça de les Corporacions, *Ostia*. Segle III dC.

El vaixell *Isis Giminiana*



Fig. 38. Fresc *Isis Giminiana*. CIL XIV, 2028. Ostia. Primera meitat segle III dC. Museus Vaticans, Roma.

Es tracta d'un fresc conservat en una tomba de la necròpolis a la via Laurentina, a Ostia. És un testimoni important perquè conserva també els rètols explicatius amb els noms, gràcies als quals podem saber el nom de la nau, del propietari i del capità.

La pintura representa una escena de mesura de gra a bord d'una nau *caudicaria* anomenada *Isis Giminiana*. A la popa i en una posició més elevada, apareix *Farnaces*, el *magister* o capità de la nau; a continuació un home amb capa que du a la mà un instrument de mesura, és el *ensor frumentarius*. Al seu costat, *Abascantus*, el propietari del vaixell i alhora difunt de la tomba, participa també en el control del carregament. El gra (anomenat *res*, apareix escrit en un dels sacs) és abocat en un recipient de mesura, el *modius*, per part d'un *saccarius*, que s'encarrega de pujar amb un company els sacs a través d'una rampa. Per últim, a la dreta hi ha un altre personatge que aixeca la mà dreta. Al sac del seu costat hi apareix la paraula *feci*, que s'ha traduït com "acabat, fet" (SYL. 10/fig. 38).

dels vaixells quan arribaven al port.¹¹⁹ Aquesta tasca es troba representada en un mosaic conservat a Rímini (Itàlia), en el qual es pot veure un *ensor* amb un *modius* esperant un vaixell per poder mesurar les mercaderies (fig. 34).

La seva presència fou molt destacada a Òstia i Roma, on formaven un col·legi reconegut per l'Estat durant l'Alt Imperi que s'ocupava del procés de mesura i control del blat que arribava a la capital romana.¹²⁰ L'origen del *corpus* probablement és d'època de Trajà, quan reorganitzà la importació imperial al servei de l'*annona*.

L'epigrafia documenta la seva presència també a altres parts de l'Imperi, tant en ports marítims, com per exemple a *Salona* (Solin, Croàcia), com en ports fluvials, com ara a *Mogontiacum* (Mainz, Alemanya) entre els segles II-III dC (SYL. 32 i 33).

L'origen de la corporació dels *ensores frumentarii* és probablement de finals del segle II dC i inicis del III dC. Existien a Ostia tal com documenten les inscripcions

¹¹⁹ ROUGÉ, J. *Recherches sur...* op.cit. p. 185-188., HERMANSEN, G. *Ostia: Aspects of Roman City Life*, Edmonton, University of Alberta, 1982, p. 56 i ss.

¹²⁰ TRAN, N. «Les collègues d'horrearii et deensores, à Rome et à Ostie, sous le Haut-Empire», *Mélanges de l'Ecole française de Rome Antiquité*, 120, 2008, p. 295-306.



ons, però probablement també a *Portus*. Entre el 175-180 dC, els seus membres probablement gaudien de la *vacatio* de *tutela*, és a dir, estaven exempts de pagar impostos en virtut del nou servei de l'*annona* de Roma. El *Digest*, a més, parla de la desigualtat jurídica que hi havia entre les corporacions de *mensores frumentarii* de Roma i els de les províncies, deguda als privilegis que tenien els primers per la seva dedicació al proveïment de la ciutat.¹²¹

A *Ostia* apareixen testimoniats a les inscripcions formant una corporació anomenada *corpus mentorum frumentationum*. Aquesta corporació va fer erigir una estàtua en honor de *Q. Petronius Melioris*, procurador de l'*annona* a *Ostia* (SYL. 34). Aquest procurador era responsable de la gestió diària de l'oficina de l'*annona*, i incloïa també *Portus*. De fet, la gran quantitat d'inscripcions que s'han trobat sobre aquesta professió a *Ostia* i *Portus* no és casual, ja que les embarcacions que arribaven carregades de gra a la ciutat havien de passar un control per part dels *mensores* abans d'arribar a Roma. L'arqueologia, a més, corrobora l'existència del Temple dels *Mensores* a *Ostia*, construït en època de Trajà, el qual fou dedicat a *Ceres Augusta*, tal com demostra una inscripció on apareix *Gnaeus Sentius Felix* com a patró d'aquesta corporació¹²² (SYL. 35).

El provés de mesura del blat

Una de les escenes on es representa la mesura del gra és la que es conserva en el mosaic situat dins el Temple dels *Mensores* a *Ostia* (fig. 39). A l'escena hi apareixen dos *mensores* i dos *saccarii*, un personatge no identificat i un altre de dimensions menors, que pot ser un nen o un esclau. Els dos *saccarii* es disposen a abocar el gra al *modius*. Segons un estudi recent, hom creu que el personatge més petit amb la mà aixecada indica el número nou, i amb l'altra mà sosté un *abacus* amb el que compta els sacs, un instrument format per notes de fusta lligades amb una corda, que s'utilitzava com a sistema per comptabilitzar els productes descarregats al port.

A la part dreta hi ha els dos *mensores* que mesuren el gra i un *saccarius* que aboca el gra del seu sac al *modius*. El *mentor* de la dreta té el braç dret aixecat i sosté un *rutellum*, mentre que la mà esquerra la té dins el *modius*, tocant el gra per controlar-ne la qualitat. La persona a l'esquerra del *saccarius* té la mà dreta posicionada a la part superior del *modius* i amb els quatre dits estesos. S'interpreta com un nombre que representa 5.000 *sextarii*; encara que l'explicació pot ser més simple: que sigui un senyal no aboqui més gra.



Fig. 39. Mosaic de l'Aula Mensores. Temple dels Mensores, *Ostia*. 235 dC.

¹²¹ Dig. 50.5.10.1, ROUGÉ, J. *Recherches sur...* op.cit. p. 185-189.

¹²² Aquesta inscripció és força controvertida per la gran quantitat de referències a diverses corporacions existents a *Ostia*. Per veure en detall un anàlisi de la peça, vegeu CÉBEILLAC-GERVASONI, M.; CALDELLI, M.L.; ZEVI, F. *Epigrafia latina...* op. cit. p. 276-279.



Una de les últimes mencions del *corpus* apareix en una inscripció a Òstia el 249 dC (SYL. 36); i a les fonts l'últim testimoni és del 364 dC amb la reorganització de l'*annona* de Valentinià I.¹²³ Tot i això, l'últim testimoni que trobem a *Ostia* sobre els *mensores frumentarii* és de l'any 389 dC, anomenats a l'epígraf com a *mensores Portuenses*, és a dir, els mesuradors de *Portus*, els quals tenien una disputa amb el *corpus* dels *caudicarii* (SYL. 37). L'epígraf no indica per quina raó discutien, però en el Codi Teodosià apareix una llei promulgada el 417 dC per prevenir el frau dels *mensores* i dels *caudicarii* a *Portus*.¹²⁴ A partir d'aquesta data, els *mensores* no apareixen a cap altra font. De la mateixa manera que altres corporacions, com per exemple la dels *saccarii*, la seva desaparició epigràfica no implica la seva desaparició física, car la seva tasca seguiria probablement vigent. Malgrat tot, la seva existència no s'allargaria més enllà del VI dC.¹²⁵

Dins el cos de *mensores* existien uns subgrups que s'encarregaven de diferents tasques en el procés de mesura. Molts estudis han tractat aquestes divisions internes, encara que amb classificacions diverses.¹²⁶ Tanmateix, l'epigrafia demostra l'estreta relació entre aquestes especialitzacions, ja que sovint apareixen juntes a les inscripcions pel fet que no deixen de ser parts del mateix procés de mesura.

Hem vist com el *corpus mensorum frumentationum* fou un dels més importants de l'Imperi, una entitat vinculada a l'*annona* i als privilegis que representava, i també per la presència de temples vinculats a la seva tasca i a la gran quantitat d'epígrafs que s'han trobat arreu de l'Imperi. No és casualitat doncs, que aquest *corpus mensorum frumentationum* tingués subgrups o divisions a fi de poder dur a terme la mesura del gra de manera més fàcil. En època de Septimi Sever el grup es dividí en tres seccions (*nauticarii*, *adiutores*, *acceptores*) que s'agrupaven en decúries i restaven sota la vigilància del *procurator annonae*, un càrrec que estava sota les ordres del *praefectus annonae* de Roma.¹²⁷

Vegem ara a què es dedicava cada secció. Trobem en primer lloc els *mensores nauticarii*, i entenem per *nauticarius* el proveïdor naval, que, en aquest cas, fa referència a aquella persona que s'encarregava de rebre les mercaderies al port.¹²⁸ Apareixen testimoniats a les inscripcions com el *corpus mensorum frumentationum nauticariorum Ostiensium*, que sovint també es troben citats com a *mensores nauticarii* (SYL. 38).

L'altre grup són els *mensores adiutores*, coneguts a les inscripcions pel *corpus mensorum frumentationum adiutorum Ostiensium* (SYL. 39/fig. 40). També hi ha casos en què es troben els *mensores adiutores* en inscripcions juntament amb

¹²³ *Cod. Theod.* 14.15.1; 11.14.1.

¹²⁴ *Cod. Theod.* 14.4.9.

¹²⁵ SIRKS, B. *Food for...* *op.cit.* p. 265.

¹²⁶ Hermansen relaciona sis grups de corporacions a *Ostia* relacionades amb el transport del gra i els serveis relacionats amb aquesta tasca, mentre que Rougé fa 5 divisions. Rohde, d'altra banda, estudia la integració d'aquest col·lectiu a *Ostia* i els classifica en 4 grups. ROUGÉ, J. *Recherches sur...* *op.cit.* Cf. ROHDE, D. *Zwischen Individuum...* *op.cit.* Cf. HERMANSEN, G. *Ostia: Aspects...* *op.cit.*

¹²⁷ HABEL, s. v. "Acceptor" a PAULY-WISSOWA, Vol. I, 1. Rougé i Waltzing proposen que el *collegium* ja existia però que fou organitzat pels emperadors a partir del segle II dC. Tanmateix, Sirks s'oposa a aquest argument ja que no hi ha cap *collegia* testimoniats abans del 100 dC. SIRKS, B. *Food for...* *op.cit.* p. 260-265. Cf. WALTZING, J.P. *Etude Historique...* *op.cit.* Vol. II p. 63 i ROUGÉ, J. *Recherches sur...* *op.cit.* p. 185-188.

¹²⁸ OLD s.v. "Nauticarius" p. 1162.



els *acceptores*, com és el cas d'un epígraf trobat a *Ostia*. En aquesta inscripció, datada el 210 dC, la tasca de l'*adiutor* seria la d'assistent durant la mesura i la de l'*acceptor* la de rebre el gra del vaixells i portar-lo als magatzems¹²⁹ (SYL. 40).

Per últim trobem la tercera especialització, que englobaria els *mensores acceptores* i els *mensores susceptores*. Entenem per *acceptor* a una persona que accepta o rep una cosa.¹³⁰ Hi ha molt poques inscripcions que en facin referència, i en molts casos amb significats molt diversos.¹³¹ El mot *susceptor*, tal com hem vist en relació amb els descarregadors, literalment significa una persona que accepta una cosa.¹³² En aquest context hom pot entendre l'oficial que rebia i cobrava el gra quan arribava als *horrea*.

D'altra banda, trobem una inscripció que aplega els *mensores adiutores*, *acceptores* i *nauticarii*. Es tracta d'una dedicació a Ceres i a les nimfes datada el 197 dC en la qual apareixen els tres grups associats pels seus magistrats *quinquennales* (SYL. 41).

No obstant això, encara existien més especialitzacions, tot i que menys abundants. Es tracta dels *mensores machinarii frumenti publici*, testimoniats per l'epigrafia i les fonts¹³³ (SYL. 42, 43, i 44). Entenem per *ensor machinarius* a aquella persona que utilitza una *machina*, és a dir, una eina mecànica; l'operador d'una grua o un altre mecanisme que facilitava la feina, especialment quan es tractava de grans volums o pesos.¹³⁴ La seva tasca era també la de pesar els productes que arribaven al port.¹³⁵ Aquesta acció es veu exemplificada en un mosaic que actualment es conserva al Museu del Bardo, a Tunísia, on apareixen dos *mensores* que mesuren lingots de plom en una *machina* (fig. 41).

El fet que la gran majoria d'epígrafs conservats sobre el col·lectiu dels *mensores* procedeixin d'*Ostia* i facin referència al gra es pot considerar lògic, ja que era necessari tenir un grup de professionals estable que s'encarregués d'una tasca tan important com era el proveïment de gra a la ciutat.

Però als ports també arribaven mercaderies en altres suports, com ara vi i oli en àmfores que no necessitaven ser pesades ja que duïen *tituli picti* amb les seves característiques. Aquests *tituli picti* eren anotacions pintades de caràcter comercial realitzades als recipients, especialment a les àmfores, on s'especificava



Fig. 40. Inscripció del *corpus mensorum frumentationum adiutorum* a *Ostia*. CIL XIV, 4140 (*Ostia*) segle II-III dC.

¹²⁹ ROHDE, D. *Zwischen Individuum...* p. 126–128.

¹³⁰ OLD sv. "Acceptor" p. 19.

¹³¹ WILLMANS. s.v "Acceptor" a DE RUGGIERO, Vol. I.

¹³² OLD s.v. "Susceptor", p. 1888.

¹³³ Dig. 11.6.7.1

¹³⁴ OLD sv. "Machina" p. 1057.

¹³⁵ Sobre el transport marítim de gra, vegeu SALIDO, J. «El transporte marítimo de grano en época romana. Problemática arqueológica», eds. MORAIS, H.; GRANJA, A.; MORILLO, A. *O Irado Mar Atlantico. O naufrágio bético augustano de Esposende (Norte de Portugal)*, Braga, 2013, p. 139-178.



Fig. 41. Mosaic que mostra un *mensor* (personatge amb la túnica) pesant a la machina dos lingots de plom que acaben de descarregar d'un vaixell de transbord. Segle III dC. Museu del Bardo, Tunísia.



Fig. 42. Dibuix de la inscripció d'un *mensor sacomarius*. CIL X, 1930 = ILS 7739 (Pozzuoli) 60/30 aC.



Fig. 43. Detall de l'altar dels Bessons amb la inscripció referent als *sacomarii*, Ostia. CIL XIV, 51. Museu Nacional Romà – Museu de les Termes, Roma.

l'origen, el contingut, el nom del mercader i el lloc de destinació. Altres mercaderies que es transportaven eren pedra i ceràmica, que generalment es traslladaven en palets regulats en una mida estàndard.¹³⁶ Tot el material que arribava passava pel mateix control d'arribada i registre.

Un altre testimoni sobre l'ús de pesos i mesures són els *mensores sacomarii*. La paraula *sacoma* és un mot d'origen grec, que significa contrapès, i el seu equivalent llatí, *aequipondium*. El *sacomarium* fa referència a la balança pública que es trobava a moltes ciutats romanes, mentre que *sacomarius* o *mensor sacomarius* seria aquell que utilitza la *sacoma*, és a dir, l'oficial encarregat de la balança pública.¹³⁷

Hi ha una inscripció a Pozzuoli datada el segle I aC on *Stlaccius* exerceix com a *mensor* i *sacomarius* (SYL. 45/fig. 42).

Als fòrums i mercats de les ciutats romanes, la presència d'una balança pública era important, com també la de *mensae ponderariae*, unes taules o pedestals amb orificis de diverses mesures que servien per mesurar volums sòlids i líquids.

Un exemple de balança pública apareix representat en unes ampolles didascàliques de vidre trobades a diferents parts de l'Imperi i que tenen dibuixat el port de Pozzuoli amb els seus principals monuments, entre els qual apareix el

¹³⁶ BUKOWIECKI, É. «Le stockage des briques à Rome», *Arqueologia de la construcció III. Los procesos constructivos en el mundo romano: la economía de las obras*, ed. CAMPOREALE, S.; DESSALES, H.; PIZZO, A. Madrid-Mérida, Anejos de Archivo Español de Arqueología, 2012, p. 161-178.

¹³⁷ OLD s.v. "Sacoma", "Sacomarium" i "Sacomarius" p. 1674; s.v. "Sacoma" i "Sacomarius" a RICH, A. ed., *Dizionario delle Antichità Greche e Romane*, Florència, Cavour, 1869.



sacomarium.¹³⁸ Pozzuoli era, després de *Portus* i *Ostia*, el port més important d'Itàlia.

A *Ostia*, d'altra banda, l'arqueologia ha documentat un santuari situat a l'angle sud-oest de la plaça de les Corporacions en el qual hi havia un altar anomenat "altar dels Bessons". Es tracta d'un altar dedicat a *Silvanus* l'any 124 dC, déu protector dels boscos i la natura, decorat amb uns relleus que representen a Ròmul i Rem alletats per la lloba. Aquest altar té diverses inscripcions, d'entre les quals en destaca una, feta posteriorment a la peça, en la qual es menciona al Geni de l'associació del *collegium sacomarium*, ja que, precisament, aquest Geni estava associat als dos herois fundadors¹³⁹ (SYL. 46/fig. 43).

REGISTRE I CONTROL A TARRACO

En qualsevol port hi havia la presència de *tabularii* i ajudants encarregats del control d'entrada de béns i de l'anotació de les mercaderies en un registre. Tot i que l'epigrafia tarraconense documenta l'existència d'aquests treballadors, no podem relacionar-los directament amb l'activitat portuària, ja que els epígrafs fan referència a *tabularii* funcionaris de l'administració provincial (SYL. 47 a 52).

Igualment, tal com succeeix a la resta de ciutats de l'Imperi, l'arqueologia ha proporcionat evidències de la tasca que realitzaven els *mensores*, com ara instruments de mesura, àrees dedicades al control de les mercaderies i evidències en relleus i mosaics dels elements que utilitzaven en el seu dia a dia. En el cas tarraconí, trobem conservades dos peces clau per entendre el comerç portuari.

Al Museu Nacional Arqueològic de Tarragona s'hi conserva un bust femení fabricat en bronze que té molt a veure amb la tasca dels mesuradors (fig. 44). Es tracta d'un ponderal de balança (*aequipondium*) que representa la deessa *Aequitas*, deïtat del comerç honest i protectora de les transaccions justes i legals. El bust, de 38 kg de pes, 36 cm d'altura, 20 cm d'amplada i 15 cm de diàmetre, és l'exemplar de ponderal més gran que es conserva en tot el món romà.

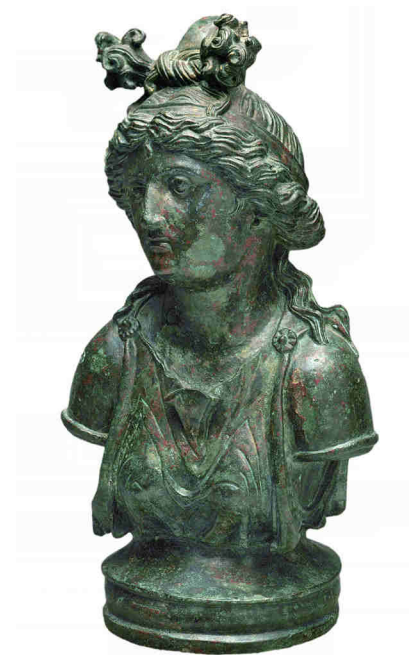


Fig. 44. Ponderal de balança romana que representa a la deessa *Aequitas*. Museu Nacional Arqueològic, Tarragona. Segle III – IV dC.

¹³⁸ Sobre les ampelles didascàliques, vegeu OSTROW, S.E. *Problems in the topography of Roman Puteoli*, London: Ann Arbor- Michigan, 1977; FUJII, Y. «An iconographical study of Baiae group flasks: are vauletd building fishponds or not?», *Annales du 15e Congrès. Association internationale pour l'histoire du Verre*, 2001, p. 73–77; FUJII, Y. «Report on four roman glass fragments from the Gorga collection: attribution to the "Puteoli-Baiae" group», en *Annales du 17è Congrès de l'Assotiation Internationale pour l'Histoire du Verre.*, ed. JANSSENS, K et al., Anvers, 2006.

¹³⁹ Per una explicació detallada sobre la iconografia i les inscripcions, vegeu CÉBEILLAC-GERVASONI, M.; CALDELLI, M.L.; ZEVI, F. *Epigrafia latina...* p. 175–176. TRAN, N. *Les membres des associations romaines. Le rang social des collegiati en Italie et en Gaules sous le Haut-Empire*, Roma, Ecole Française de Rome, 2006, p. 257 i 263.

La statera

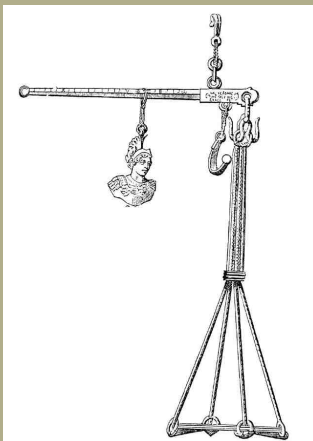


Fig. 45. Imatge d'una statera o romana.

Existeix un tipus de balança anomenada *statera* que fou molt utilitzada en les transaccions comercials i de la qual Vitruvi explica el seu funcionament (Vitr. 10. 3. 4). Actualment aquest tipus de balança encara es fa servir i rep el nom de "balança romana" (fig. 45).

El mecanisme de funcionament era el següent: hi havia una nansa de la qual es penjava un regle horitzontal anomenada *scapus*, que tenia un fulcre (*iugum*) que dividia aquest braç en dues parts desiguals. De la part més curta hi penjava un ganxo que sostenia un plat: era el lloc on es col·locava la mercaderia. A la part més llarga hi havia el contrapès -*aequipondium* o *sacoma*- mòbil que regulava el pes.

Aquesta figura femenina ha estat analitzada en un estudi recent que ha aportat dades molt importants sobre la peça.¹⁴⁰

Aquest ponderal es col·locava en una balança anomenada *statera*, que pel pes tan elevat hauria de tenir un braç amb capacitat de suportar 1500 kg. Segons els investigadors, la peça es podria relacionar amb la balança pública o *sacomarium* del port de Tarraco, ja que fou trobada en unes excavacions properes a l'antiga zona portuària. La seva datació és variable, ja que iconogràficament remet a altres peces realitzades el segle II dC o posterior, mentre que l'anàlisi dels metalls la situa entre els segles III i IV dC.¹⁴¹

L'epigrafia tarraconense, d'altra banda, remet a l'existència d'un possible *sacomarium*. Es tracta d'un grafit *ante cocturam* incís en el pivot d'una àmfora Dressel 20, una àmfora de producció exclusiva de la Bètica que transportava oli.¹⁴² L'origen d'aquest fragment és desconegut i cita, segons els seus editors, *ad saco(marium) / T(arraconense, -arraconis?)*, és a dir, indica que havia d'anar a la balança pública per dur a terme un control de la mercaderia¹⁴³ (SYL. 53).

A falta de la manca d'inscripcions que evidencin l'existència d'un *corpus* de *mensores* a Tarraco, sabem del cert que un port amb una entitat com aquest havia de tenir un complex sistema de control de les mercaderies que hi arribaven. Des de productes alimentaris fins a marbre procedent de les pedreres imperials, el port actuava com una porta d'entrada de béns i també com a lloc de sortida

¹⁴⁰ RODRÍGUEZ, F.; RUIZ DE ARBULO, J. «Un aequipondium de peso excepcional y la balanza pública del puerto de Tarraco», *Anejos de Archivo Español de Arqueología*, 89, en premsa.

¹⁴¹ *Ibidem*.

¹⁴² És molt habitual trobar inscripcions a les àmfores realitzades abans de la cocció. Sobre els grafits *ante cocturam* en Dressel 20, vegeu ROVIRA, R. «Grafitos ante cocturam sobre ánforas Dressel 20: una propuesta de evolución cronológica», *Actas del XII Congressus Internationalis Epigraphiae Graecae et Latinae*, 2007, p. 1255-1262.

¹⁴³ Malgrat això, l'origen incert de la peça i la dificultat de la seva lectura no fan possible la confirmació d'un *sacomarium* a la ciutat.

de produccions locals. La tasca del personal de control de les mercaderies, com també la de funcionaris oficials que realitzessin les tasques de comprovació del material, era una escena habitual del port tarragoní.

2.4 EL TRANSPORT PER VIA TERRESTRE I CUSTÒDIA ALS MAGATZEMS

Hem vist part del procés que realitzava una mercaderia en arribar a port, que o bé podia ser ràpid i involucrar només dues etapes: arribada i descarregament i posterior custòdia als magatzems (*horrea*); o bé podia donar-se el cas que el destí es trobés allunyat del port i es necessitessin mitjans auxiliars de transport per traslladar la mercaderia per terra (els carros).

En el capítol introductori hem comprovat com els costos del transport per via marítima eren més baixos que per via terrestre. Malgrat això, l'Imperi Romà es va dotar d'una complexa xarxa viària que connectava totes les ciutats importants romanes i que permetia el trànsit comercial entre les ciutats de l'interior i les de la costa¹⁴⁴ (fig. 46). Diversos documents testimonien aquestes rutes, com per exemple la *Tabula Peutingeriana* o Taula de Peutinger, una còpia manuscrita d'un mapa, avui dia perdut, que mostra la xarxa de vies de l'Imperi Romà, la qual presumiblement fou realitzada a partir del segle IV dC; també coneixem els vasos de Vicarello, que són quatre recipients cilíndrics on porten gravats les parades i distàncies entre *Gades* (Cadis) i Roma; i finalment els mil·liaris, columnes de pedra cilíndriques que se situaven a les vies i que marcaven les distàncies entre les ciutats i en relació a Roma.



Fig. 46. Mapa que mostra les vies de l'Imperi Romà l'any 117 dC.

¹⁴⁴ Veure, per exemple, MORENO, I. *Vías Romanas. Ingeniería y técnica constructiva*, Madrid, Ministerio de Fomento, 2006.



Fig. 47. Relleu d'una *carruca dormitoria*. Església de Maria-Saal, Klagenfurt, Àustria.

Per dur a terme aquesta connexió entre ciutats, existien molts tipus de carruatges i carros que mitjançant la tracció animal transportaven persones i mercaderies. N'esmentem aquí els principals: *carpentum* i *essedum* designaven un carro en general; el *cisium* i el *convinus* servien per traslladar persones; el *ploxenum* era un carro pesant i gran estirat per bòvids, la *carruca* era un cotxe de quatre rodes cobert destinat als viatges llargs (fig. 47), el *plaustrum* era una carreta en general; la *birota* era una calessa lleugera de dues rodes, i el *currus* era una arada amb rodes tirada per tres mules.¹⁴⁵

Hi ha epígrafs que citen els *muliones* o arriers, els *iumentarii*, que conduïen els animals que tiraven dels carros; els carreters *catabolenses* i *carrucarii*, cotxers com ara els *vecturarii*, *essedarii* i *cisiarii* i per últim els *lecticarii*, els portadors de *lecticae* o lliteres.¹⁴⁶

En relació a això, existeix una estela funerària trobada a l'antiga *Fossanum* (Fossano, Itàlia) dedicada a *Q. Minicius*, que era *faber* d'ofici, és a dir, constructor. La inscripció a més, mostra un relleu situat a la part inferior on es veu el difunt fabricant una roda, amb la qual cosa hom pot deduir que es tractava d'un fabricant de carros¹⁴⁷ (SYL. 54). Un altre exemple de la rica iconografia present en algunes inscripcions sobre els transportistes és la d'una estela funerària dedicada a *Rinnius Novicius*, un *mulio* o conductor de mules¹⁴⁸ (SYL. 55).

Pel que fa al transport especialitzat de mercaderies, hi havia principalment dos tipus de vehicles per dur a terme aquesta tasca: el *plaustrum* i el *sarracum*.

El *plaustrum* era el clàssic carro de dues rodes que de manera genèrica s'utilitzava per a les tasques agrícoles. Era de tracció animal, generalment tirat per bous, tot i que també per mules i ases. De fet, gràcies a les seves grans dimensions, podia carregar blat, raïm i altres aliments durant la collita, però també ser-

¹⁴⁵ Per una monografia dedicada a tots els tipus de transport terrestre, vegeu PISANI, G. *Mezzi di trasporto e traffico*, Vita e costumi del Romani antichi, Roma, Quasar, 1994.

¹⁴⁶ PISANI, G. *Mezzi di ... op.cit.* p. 23 i ss.

¹⁴⁷ Veure PISANI, G. *Mezzi di ... op.cit.* fig. 5. ZIMMER, G. *Römische Berufsdarstellungen...* op.cit. fig. 59.

¹⁴⁸ *Ibidem*. fig. 14.



Els *cisiarii* i el transport

A *Ostia* existia un edifici representatiu d'un col·lectiu dedicat al transport: es tracta de les Termes del *Cisiarii* (fig. 48). El mot *cisiarius* prové de *cisium*, que era un carruatge obert, amb dues rodes, habitualment tirat per dos cavalls i destinat al transport de dues o tres persones per viatge. Designava també als conductors, constructors i llogaters d'aquesta calessa, la tasca dels quals era la de transportar persones, encara que també podien portar petits paquets.

Vivien i treballaven a la porta de les ciutats i hom els podia trobar en una parada fixa, on s'esperaven a ser cridats per desenvolupar la seva feina.

Aquest tipus de transportistes s'organitzaven en una corporació, la qual va construir unes termes en època de l'emperador Adrià. La zona on se situava la piscina d'aigua freda o *frigidarium*, conté un mosaic que representa la corporació dels *cisiarii*: està envoltat per un dibuix que representa la muralla de la ciutat, hi ha diferents tipus d'edificis; a les quatre cantonades del recinte hi ha representades quatre torres sostingudes per Atles i al centre figures marines i dos petits carruatges (*cisia*) conduïts pels *cisiarii* i tirats per mules, de les quals apareixen també els noms.



Fig. 48. Imatge del *frigidarium* de les Termes dels Cisiarii, conservades a *Ostia*. Segle II dC.



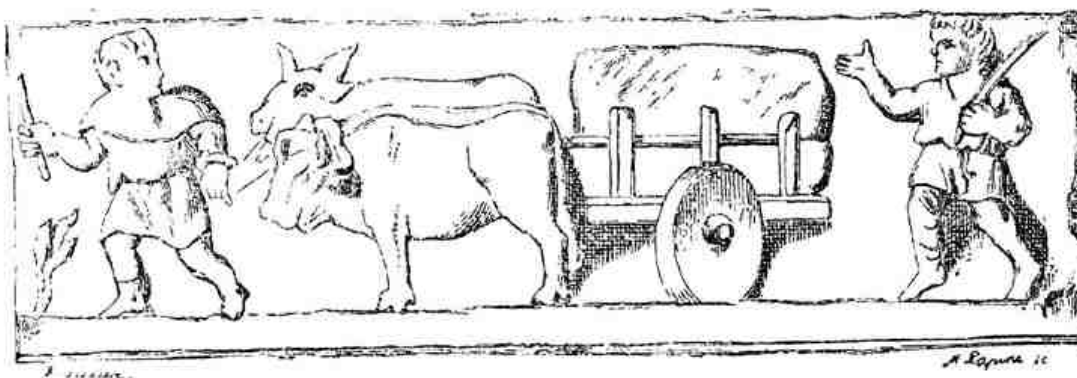


Fig. 49. Dibuix d'un relleu que representa un *plastrum*.



Fig. 50. Relleu que mostra un carreter transportant barrils. Museu Romà d'Ausburg, Alemanya. Segle III dC.

via per a traslladar materials i mercaderies entre ciutats.¹⁴⁹ N'hi havia de diversa tipologia: des dels més humils fets amb fusta fins a altres més sofisticats que podien tenir una mena de bóta per portar els béns (fig. 49).

El *sarracum* era semblant a l'anterior però, a diferència del primer, tenia una base més sòlida per tal de poder transportar materia prima més pesant, com ara material constructiu, arbres o fusta en trajectes breus.¹⁵⁰

També hi ha representacions on apareix el transport de materials en carros de quatre rodes, encara que el més habitual era fer-ho en els tipus de carros citats anteriorment (fig. 50).

Un cop les mercaderies s'havien descarregat era el moment de traslladar-les als magatzems.

¹⁴⁹ OLD s.v. "Plastrum" p. 1388 i LAFAYE, G. 1892. s.v. "Plastrum" a DAREMBERG-SAGLIO, p. 504-506. PISANI, G. *Mezzi di...* op.cit. p. 61-63.

¹⁵⁰ PISANI, G. *Mezzi di...* op.cit. p. 64.



L'arqueologia documenta la presència de magatzems a les zones portuàries de les ciutats.¹⁵¹ Els magatzems (*horrea*) conservats arran de l'Imperi no només varien en la planta i construcció, sinó també en la funcionalitat, de tal manera que n'existien tipus diferents. En aquest sentit, per exemple, hi havia els *horrea publica*, que eren els magatzems adscrits al servei de proveïment de l'*annona* i tenien titularitat estatal; els *horrea militaria* eren els utilitzats per les tropes de caràcter permanent i per últim existien magatzems de caràcter privat.

Al davant de la gestió i vigilància dels magatzems podia haver-hi diferents càrrecs, independentment de la seva titularitat (estatal o privada).¹⁵² Així doncs, l'ofici més conegut com a gestor del magatzem era l'*horrearius*, mot que prové d'*horreum*.¹⁵³ En un inici, el seu origen era el d'un serf que es dedicava a controlar la gestió del magatzem, mentre que la vigilància restava a càrrec dels *custodes*. La legislació romana disposava de moltes lleis sobre la regulació dels magatzems, com ara la llei promulgada per Juli Cèsar anomenada *lex horreorum Caesaris*. La gran quantitat de lleis sobre la regulació dels magatzems i sobre la responsabilitat de qui n'estava a càrrec seu no és res més que un reflex d'una societat romana canviant que s'adapta a les noves situacions d'abastament de béns vingudes amb l'expansió romana per la Mediterrània.¹⁵⁴

Un exemple d'*horrearius* trobat a *Caesaraugusta* (Saragossa) és *Hyacintus*, un esclau d'origen grec que treballava el segle I dC sota les ordres del propietari del magatzem, anomenat *Sura*¹⁵⁵ (SYL. 56/fig. 51).

¹⁵¹ La recerca arqueològica sobre magatzems romans és un tema molt vigent en els estudis actuals. Tant en àmbit rural, militar o urbà, l'estudi dels *horrea* proporciona informació molt important no només sobre la seva estructura, sinó també sobre la seva gestió econòmica i organització. Per saber més sobre *horrea* romans en general, vegeu la monografia compilada per Arce i Goffaux a ARCE, J.; I GOFFAUX, B. ed., *Horrea d'Hispanie et de la Méditerranée romaine*, Madrid, Casa de Velázquez, 2011. Sobre la tradició historiogràfica de l'estudi, vegeu SALIDO, J. «La investigación sobre los horrea de época romana: Balance historiográfico y perspectivas de futuro», *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología Universidad Autónoma de Madrid*, 2008, p. 105-124. Per una bibliografia i estudi de la investigació sobre magatzems, vegeu RICKMAN, G. *Roman granaries and store buildings*, Cambridge, Cambridge University Press, 1971. En àmbit militar, vegeu SALIDO, J. *Horrea militaria. El aprovisionamiento de grano al ejército en el occidente del Imperio Romano*, Madrid, CSIC, 2011. Sobre els magatzems a Roma, vegeu AGUILERA, A. *El monte ... i a Ostia*: BUKOWIECKI, E. et al., «Les Grandi Horrea d'Ostie», *Le ravitaillement des villes du bassin méditerranéen de l'Antiquité à la période moderne (European project RAMSES2)*, ed. MARIN, B I VIRLOUVET, C, Roma, Ecole Française de Rome, en premsa; MEIGGS, R. *Roman Ostia...* Per una aproximació als magatzems de *Portus*: CHIOFFI, L. «Portus: magazzini daziari e magazzini generali nei grandi porti commerciali», *Sylloge epigraphica Barcinonensis: SEBarc*, X, 2012, p. 319-333. i BUKOWIECKI, E. et al... «Portus. Les entrepôts d'Ostie et de Portus: les magasins de Trajan», *Chronique des activités archéologiques de l'Ecole française de Rome*. Roma: Mélanges de l'École française, 2010, p. 301-308.

¹⁵² Sobre la classificació dels oficis encarregats del magatzem, vegeu FRANCE, J. «Les personnels et la gestion des entrepôts impériaux dans le monde romain», *Revue des Etudes Anciennes*, 110, 2008, p. 483-507.

¹⁵³ OLD s.v. "Horrearius" p. 804. Per aprofundir en la seva figura, consultar FRANCE, J. «Les personnels ... op.cit.

¹⁵⁴ Veure RICKMAN, G. *Roman granaries op.cit.* Per saber més sobre la responsabilitat de l'*horrearius* en magatzems de titularitat estatal i titularitat privada, vegeu MALAVÉ, B.; DOMÍNGUEZ, E. «La responsabilidad del horrearius por las mercancías depositadas en los almacenenes», *La responsabilidad civil: de Roma al derecho moderno: IV Congreso Internacional y VII Congreso Iberoamericano de Derecho Romano*, ed. MURILLO, A. 2001, p. 302-322.

¹⁵⁵ SALIDO, J. «El abastecimiento de grano a las ciudades hispanorromanas. Producción, almacenaje y gestión», *Archivo Español de Arqueología*, 86, 2013, p. 131-148; BELTRÁN, M. *La Arqueología en Zaragoza: últimas investigaciones*. Zaragoza, Museo de Zaragoza, 1982, p. 56.



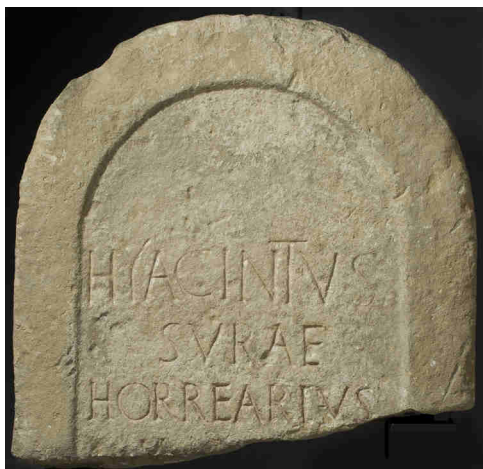


Fig. 51. Estel·la funerària de *Hyacinthus*, Museu de Saragossa. AE 2011, 530 (*Caesaraugusta*, Saragossa). Primer quart segle I dC.

Una altra opció era que l'*horrearius* fos un subordinat sota les ordres d'un *vilicus*, és a dir, un treballador empleat en un servei, un supervisor o gerent.¹⁵⁶ Aquest seria el cas de *Pamphilianus*, qui el segle I aC era *vilicus* dels *horrea Lolliana* uns magatzems de titularitat privada situats a la riba del Tíber, a Roma (SYL. 57).

Per últim, també es podia donar el cas que el magatzem estigués administrat per funcionaris, que serien els *custodes* (vigilants), els *contrascriptores* (auditors) i els *dispensatores* (administradors fiscals) sota les ordres d'una autoritat provincial.¹⁵⁷

VIES I MAGATZEMS A TARRACO

Tarraco com a capital ha deixat empremta en l'arqueologia de potents infraestructures que la converteix en una ciutat dinàmica i seu de l'administració provincial. Tant l'arribada de productes a través del mar com les exportacions la converteixen en un lloc de destinació de mercaderies i centre de redistribució.

Poc sabem de la gestió dels magatzems al port de Tàrraco; de fet, moltes ciutats portuàries romanes es troben dotades d'*horrea* destinats a emmagatzemar els productes que arribaven per via marítima, però es desconeix si eren de titularitat privada o pública i qui els gestionava.

Els primers magatzems coneguts a la ciutat són un conjunt de sitges urbanes construïdes el segle II aC.¹⁵⁸ A finals del segle I aC es construïren uns magatzems sobre una zona d'aiguamolls al carrer de Sant Miquel, on posteriorment serien reemplaçats amb la construcció d'unes grans termes públiques de l'àrea portuària.¹⁵⁹ Aquests magatzems tenen diferents fases constructives i són representatius de l'auge econòmic que assolí la ciutat amb l'inici de la construcció del nou barri marítim que el convertí en un centre comercial i de redistribució

¹⁵⁶ OLD s.v. "Vilicus" p. 2062. Sobre els *horrea Lolliana*, vegeu BALL, S. *A Topographical Dictionary of Ancient Rome*, London, Oxford University Press, p. 262.

¹⁵⁷ FRANCE, J. «Les personnels... *op.cit.*

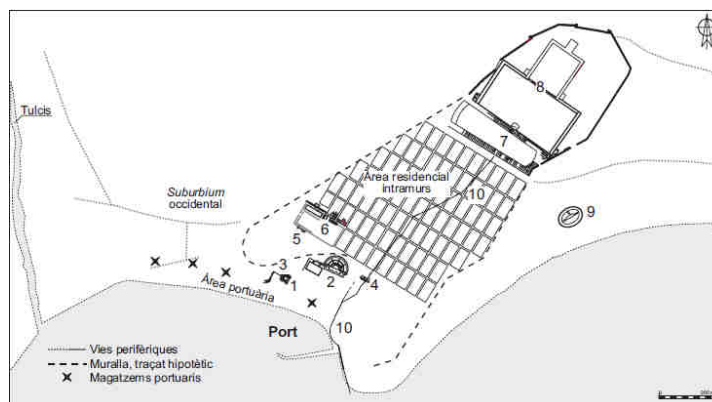
¹⁵⁸ DIAZ, M.; OTIÑA, P. *Nuevas evidencias tardo-republicanas en Tarraco, el silo de la calle de la Unión*, núm. 14, *Revista d'Arqueologia de Ponent*, 2003, p. 13.

¹⁵⁹ GARCÍA, M.; DÍAZ, M.; MACIAS, J.M.; POCIÑA, C. «Les termes públiques de Tàrraco i la monumentalització de la façana marítima de la ciutat», *Tribuna d'arqueologia*, 2003, p. 67-79. Sobre les termes situades al Carrer Sant Miquel, vegeu monografia de MACIAS, J.M. *Les termes ... op.cit.*

de mercaderies gràcies a l'increment demogràfic i l'explotació de recursos de l'*ager Tarraconensis*.¹⁶⁰ Un d'aquests magatzems, per la seva tipologia constructiva, recorden, segons Macias, els graners militars o *granaria*; mentre que l'altre edifici presenta un conjunt de cel·les obertes a un pati interior, que recorda els *horrea Hortensia* a Òstia.¹⁶¹ La capacitat d'emmagatzematge de la ciutat queda plenament justificada per l'existència d'altres *horrea* situats més a prop del riu Francolí, a la zona compresa entre els carrers Eivissa, Jaume I i Vidal i Barraquer, distribuïts en bateria al llarg de la línia de costa dotats amb pòrtics i vies que els feien plenament accessibles des del port (fig. 52). Aquests magatzems, que es van construir en època altimperial, destaquen per una entrada monumental porticada orientada cap a l'àrea portuària i la qual es va erigir poc després durant el procés de monumentalització de la zona. Destaca també el possible paviment sobre elevat interior que evitava la humitat, amb la qual cosa, segons Salido, es pressuposa que continguessin aliments peribles, com ara gra.¹⁶²

En definitiva, l'arqueologia corrobora el paper de la ciutat com una zona d'arribada de mercaderies que es traslladaven des dels vaixells fins als magatzems, o bé per mitjà de descarregadors o amb l'ajuda de carros. La presència de magatzems a la línia de costa indica la importància del port com a mostra de l'evolució econòmica i urbanística a partir d'època altimperial. Molts d'aquests magatzems se situaven a primera línia de costa i estaven en relació a vies que connectaven amb la perifèria de la ciutat, on es dirigien les mercaderies per ser redistribuïdes.¹⁶³ No podem conèixer qui treballava en aquests magatzems per manca d'inscripcions, però la gran documentació que ens proporciona l'arqueologia no és res més que un altre exemple de la importància que assolí la ciutat a tots nivells gràcies a la presència d'un *portus*.

Fig. 52. Planta de Tarragona el segle II dC. Les marques amb una creu situen els magatzems portuaris.



¹⁶⁰ MACIAS, J.M. «Horrea y estructuras de almacenamiento en la ciudad y territorio de *Tarraco*. Una primera aproximación», en *Horrea d'Hispaniae et de la Méditerranée romaine*, ed. ARCE, J., GOFFAUX, B. Madrid: Collection de la Casa de Velázquez, 2011, p. 185-199.

¹⁶¹ MACIAS, J.M. «Horrea y ... *op.cit.* p. 196.

¹⁶² De la mateixa, una recent hipòtesi de l'autor afirma que la semblança d'aquests edificis s'ha de buscar en paral·lels africans, com ara els que es troben a la ciutat romana de *Thamusida*. Veure SALIDO, J «El abastecimiento...*op.cit.* p. 140. ADSERIAS, M.; POCIÑA, C; REMOLÀ, J.A. «L'hàbitat suburbà ... *op.cit.* p. 140 Cf. SALIDO, J «El abastecimiento... *op.cit.* p. 140. Sobre els magatzems a *Thamusida*, vegeu PAPI, E.; MARTORELLA, F. «Il grano della Tingitana», *Supplying Rome and the empire : the proceedings of an international seminar held at Siena-Certosa di Pontignano on May 2-4, 2004 on Rome, the provinces, production and distribution*, ed. PAPI, E. Journal of Roman archaeology. Supplementary Series, 2007, p. 85-96.

¹⁶³ MACIAS, J.M. «Horrea y ... *op.cit.* p. 198.

2.5 ELS VAIXELLS: MANTENIMENT I COMANDAMENT. DEL PROPIETARI ALS MARINERS

En el món romà, sobretot a les fonts jurídiques, tenim constància d'un ampli vocabulari sobre les persones que anaven a bord d'un vaixell. A continuació veurem els principals actors en el comandament d'una nau mercant, els autèntics artífexs del comerç a través del mar.

La legislació romana és molt abundant en regulacions sobre el transport de persones i mercaderies per via marítima. El transport marítim es duia a terme mitjançant el mecanisme jurídic de la *locatio conductio*, és a dir, un sistema d'arrendament en el qual l'arrendador —*locator*— entrega de manera temporal a un arrendatari —*conductor*— els béns, persones i material que hi havia en un vaixell.¹⁶⁴

Però, qui eren els responsables de maniobrar el vaixell i portar les mercaderies al port? Segons el *Digest*, el propietari del vaixell era el *dominus navis*.¹⁶⁵ Aquest *dominus* podia explotar comercialment ell mateix la nau o bé podia fer-ho a través d'una altra persona: l'*exercitor navis*. La gènesi d'aquest terme la trobem en els vaixells que transportaven el gra de les províncies fins a Roma.¹⁶⁶ L'epigrafia recull testimonis de propietaris de vaixells que citen a un *dominus navis*, com per exemple una inscripció trobada a *Portus* que cita als propietaris d'uns vaixells de *Carthago*¹⁶⁷ (SYL. 58/fig. 53).

Cal esmentar un càrrec que apareix documentat en inscripcions a *Ostia* datades al llarg del segle II dC i que sempre apareix en relació amb el *dominus navis*: el *curator navium marinarum* o *curator navium*. El terme *curator* fa referència a una persona que té cura d'alguna cosa, en aquest context, de les naus.

Les interpretacions sobre aquest ofici no són totalment clares i s'han proposat diverses hipòtesis sobre a què es dedicaven: podia ser, com el *dominus navis*, el propietari del vaixell; el superintendent sobre els vaixells al port; l'operari de les embarcacions que eren propietat del *dominus navis* o per últim un representant o agent del *dominus*.¹⁶⁸

Les inscripcions posen en relleu la importància de la unió dels propietaris

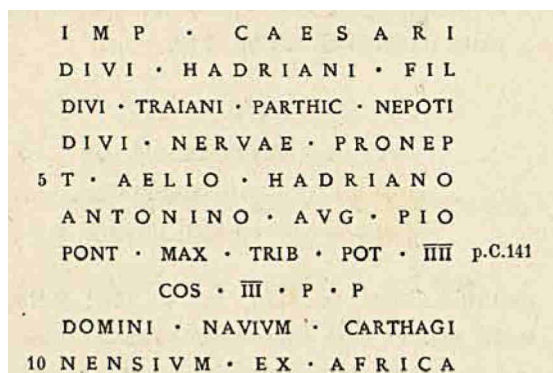


Fig. 53. Inscripció dels domini navium de *Carthago*. CIL XIV, 99 = ILS 339 (*Portus*) 141 dC.

¹⁶⁴ DU PLESSIS, P. *Letting and Hiring in Roman Legal Thought: 27 BCE-284 CE*, Leiden, Brill, 2012, p. 84. El *Digest* té moltes regulacions sobre el transport marítim. Per saber-ne més, vegeu PENDÓN, E. *Régimen jurídico de la prestación de servicios públicos en Derecho Romano*. Madrid, Dykinson, 2002 i SALAZAR, M. *La responsabilidad objetiva en el transporte marítimo y terrestre en Roma*. Madrid, Dykinson, 2007 i MATAIX, E. *El edicto de incendio ruina naufragio rate nave expugnata (D. 47, 9, 1). Responsabilidad penal por cuestión de naufragio*. Universitat d'Alacant, Alacant, 2014.

¹⁶⁵ *Dig.* 39.4.11.2. OLD s.v. "Dominus" p. 571.

¹⁶⁶ DE RUGGIERO, E. 1895. s.v. "Dominus navis" Vol. II/3, p. 1948.

¹⁶⁷ Sobre aquest ofici, vegeu ROUGÉ, J. *Recherches sur ... op.cit.* p. 259–261.

¹⁶⁸ Sobre la problemàtica de la definició d'aquest terme, vegeu ROUGÉ, J. *Recherches sur ... op.cit.* p. 261 Cf. SIRKS, B. *Food for... op.cit.* p. 76–80.



de vaixells en corporacions (SYL. 59), encara que no es pot saber del cert quan es va constituir aquesta associació ni si tan sols es tracta d'una associació, ja que pot ser que la inscripció faci referència a una unió temporal dels *domini navium* de diverses ciutats africanes i de Sardenya, en contacte amb l'administració imperial per a la distribució del gra.¹⁶⁹

Destaquen, no obstant això, les referències jurídiques que existien en l'àmbit de regulació del transport, de les responsabilitats que tenien cadascun dels actors en la jerarquia del comandament del vaixell i la relació contractual entre aquests agents. És gràcies a aquesta documentació que en l'actualitat podem conèixer com s'organitzava el sistema de transport marítim i les persones que el feien possible.

La terminologia sobre el control de les embarcacions comercials pot portar a equívocs segons les fonts, ja que en molts casos algunes tasques les exercien dues professions diferents. L'explicació a aquest doble rol es deu al fet que en un primer moment no era necessària una legislació tan estricta per a designar els comerciants marítims; en canvi, en el moment que Roma s'expandeix a través del Mediterrani es fa palesa la necessitat el control i la divisió de tasques a bord, fet que afecta aquesta terminologia.¹⁷⁰

D'aquesta manera, trobem un conjunt de càrrecs i una jerarquia en les persones que explotaven comercialment un vaixell. En primer lloc, al capdavant de la nau trobem a l'*exercitor navis*. Aquest mot prové del verb *exerceo* —que vol dir explotar econòmicament— i equivalia al càrrec d'armador, el noliejador, és a dir, a la persona física o jurídica a la disposició de la qual es posa un vaixell per a efectuar un transport de mercaderies.¹⁷¹

A diferència de l'actualitat, no existia distinció entre aquell que arma la nau — qui la proveeix de personal, material i avituallament— i aquell que un cop equipada, n'obté un benefici econòmic: tot això ho duia a terme la figura de l'*exercitor*. Era doncs, l'empresari que comerciava per mitjà d'un vaixell, el qual n'assumia tots els riscos però n'obtenia els beneficis, de manera que el seu càrrec tenia un doble vessant: l'econòmic i de gestió i la pròpia de la navegació.¹⁷²

Tot i aquesta posició de privilegi, delegava les funcions a altres persones: ell contractava al *magister navis* i li encomanava la gestió econòmica de l'empresa marítima. Aquest *magister navis* era el capità o patró, que segons el *Digest* era la persona encarregada de tota la nau.¹⁷³ Era, a més, l'intermediari entre el vaixell i aquells que utilitzaven els seus serveis, és a dir, passatgers i carregadors de les mercaderies, i podia intervenir en el tancament de contractes de transport. Jurídicament era el responsable de les avaries, de procurar les condicions marítimes òptimes pel viatge i dels desperfectes ocasionats en el vaixell. Iconogràficament, podem identificar-ne un amb el seu nom, *Farnaces*, al fresc conservat als Museus Vaticans (fig. 38).¹⁷⁴

¹⁶⁹ ROUGÉ, J. *Recherches sur...* op.cit. p. 261.

¹⁷⁰ BROEKAERT, W. *Navicularii et negotiantes: a prosopographical study of Roman merchants and shippers*, Rahden, Verlag Marie Leidorf, 2013, p. 176.

¹⁷¹ OLD s.v. "Exerceo", p. 640; TERMCAT s.v. "Noliejador".

¹⁷² Dig. 14.1.1.15. SUÁREZ, G. *Derecho de empresas en la Roma clásica*. Madrid, Dykinson, 2014, p. 87.

¹⁷³ Dig. 14.1.1.1.

¹⁷⁴ Cf. *Supra*.

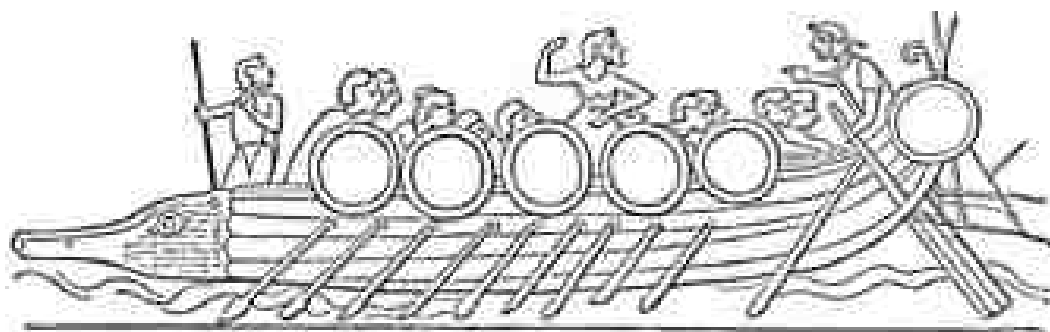


Fig. 54. Imatge que mostra una nau de guerra romana, i a l'esquerra, un *gubernator* dirigint-la.

Pel que fa al vessant tècnic de la navegació, aquest el realitzava el *gubernator navis*, el qual depenia del *magister navis*.¹⁷⁵ Segons Casson, el terme grec per designar al capità era *kybernetes*, essent el seu equivalent llatí *gubernator*, encara que a les lleis romanes hi havia una subtil diferència: el comandant oficial era el *magister navis*, que era responsable del condicionament de la nau i la contractació d'un encarregat de navegació i a la resta de la tripulació.¹⁷⁶ Rougé afirma, a més, que el *gubernator* seria el capità en el sentit de l'encarregat de la navegació, el timoner, però tindria tota la responsabilitat del vaixell en quant es feia a la mar, tot i que el *magister* hauria estat l'últim responsable dels aspectes tècnics i de les accions del *gubernator*.¹⁷⁷ La seva faceta com a timoner la podem veure representada a la iconografia i a les inscripcions sobretot en àmbit militar a bord de naus de guerra (fig. 54). Potser cal pensar que aquesta divisió té un origen en el desenvolupament del comerç marítim i, en conseqüència, de la gestió de les naus comercials, que va fer necessari diferenciar en època romana entre la part tècnica —*gubernator*— de la més administrativa —*magister*.

Seguint la jerarquia i de nou sota les ordres de l'*exercitor* s'hi trobava la resta de la tripulació: mariners o *nautae*, remers o *remiges*, mariners de rang inferior, els *mesonautae* (aquells que reparaven els sortidors i la coberta) i el *dietarius* o majordom.¹⁷⁸

Malgrat això, el terme *nauta* pot portar a diverses interpretacions. Tot i que el mot de manera general es tradueix per mariner¹⁷⁹ i denomina doncs, de forma genèrica a la tripulació del vaixell, en algunes fonts s'identifica també com a capità del vaixell, és a dir, aquella persona que responsable del viatge i del qual n'obté beneficis econòmics.¹⁸⁰

Les inscripcions recullen aquesta professió, sovint amb decoració que representa el seu ofici, especialment vaixells. Destaquem un epitafi trobat a l'antiga ciutat

¹⁷⁵ SUÁREZ, G. *Derecho de...* op.cit. p. 87-88.

¹⁷⁶ Dig. 14.1.1.3. CASSON, L. *Ships and seamanship ...* op.cit. p. 316-317. Si consultem les fonts escrites, veiem que la definició d'aquesta professió pot portar a equívocs, ja que en les obres poètiques el terme s'utilitzava sense cap significat tècnic, tot assimilant erròniament al patró del vaixell amb qui duia el timó. Tanmateix, les fonts jurídiques compilades en el *Digest* i els Codis ens obren l'horitzó per saber més d'aquesta figura, vegeu ARIAS, J. «El transporte marítimo en el mundo romano», *Estudios de derecho público y privado. Vol. II*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1966.

¹⁷⁷ ROUGÉ, J. *Recherches sur ...* op.cit. p. 235 Cf. CASSON, L. *Ships and seamanship ...* op.cit. p. 317-318 Cf. SIRKS, B., *Food for...* op.cit. p. 27.

¹⁷⁸ ROUGÉ, J. *Recherches sur ...* op.cit. p. 216-220 i 244.

¹⁷⁹ OLD s.v. "Nauta" p. 1162.

¹⁸⁰ Dig. 4.9.1.2. SIRKS, B. *Food for...* op.cit. p. 26-27.



d'*Augusta Bagiennorum*, prop de Fossano (Itàlia), on apareix un difunt que era un *nauta* amb la representació d'un relleu d'un petit vaixell (SYL. 60/fig. 55) Altres notícies sobre *nautae* es poden trobar diverses ciutats italianes, com ara *Ravenna*, *Pola* i *Adria*; aquesta última els cita agrupats en un *collegium*¹⁸¹ (SYL. 61). A França i Alemanya també s'han documentat gran quantitat d'epígrafs de *nautae*;¹⁸² per contra en àmbit peninsular no en tenim cap testimoni.

A l'epigrafia, els *nautae* apareixen no només lligats al transport marítim sinó també al terrestre. A propòsit d'això, hi ha documentada una inscripció del segle II-III dC on apareix un *nauta Araricus*, és a dir, del riu *Araris*, l'actual *Saona* (principal afluent del *Roine*, França). La peça, fragmentària, probablement feia referència als mariners que treballaven al riu, que era navegable. L'aspecte més interessant de l'epígraf és que hi ha un relleu on apareix un personatge carregant sacs i a continuació dipositant-los en un carro (SYL. 62/ fig. 56). Aquesta inscripció posa en relleu que els *nautae* d'aquesta zona, a part de ser mariners fluvials, també realitzaven tasques d'estibador i de carreter, essent responsables de tot el procés de transport de la mercaderia.¹⁸³

En aquest sentit, també hi ha altres inscripcions on apareixen *nautae* exercint altres oficis, com ara el de *utricularius*, que eren aquelles persones que transportaven líquid en odres realitzats amb pell d'animal.¹⁸⁴ El fet que apareguin exercint altres oficis, posa de relleu, segons Broekaert, que possiblement molts mariners acceptarien un contracte de transport per portar el material a certes destinacions, i segurament per via terrestre també seria feina seva, en lloc de contractar un *mulio* o un carreter.¹⁸⁵



Fig. 55. Inscripció d'un nauta. CIL V, 7679 = AE 1998, 516 (*Augusta Bagiennorum*, Bene Vagienna, Itàlia) segle I dC.

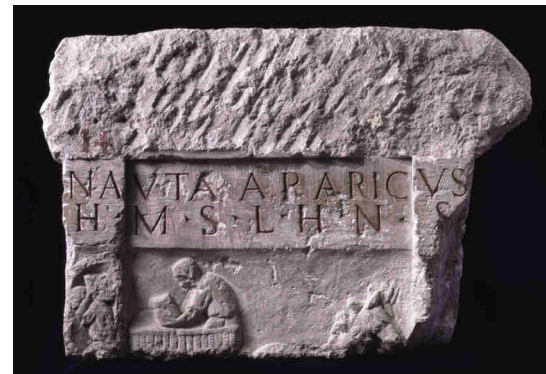


Fig. 56. Inscripció funerària d'un mariner que possiblement exercia de descarregador i transportista. CIL XIII, 5489 (*Divio*, Dijon, França) segle II - III dC. Museu de Dijon, França.

¹⁸¹ Per la resta d'inscripcions, vegeu ROUGÉ, J. *Recherches sur ... op.cit.* p. 215.

¹⁸² SCHMIDTS, T. *Akteure und Organisation der Handelsschifffahrt in den nordwestlichen Provinzen des Römischen Reiches*, Mainz: Römisch-Germanischen Zentralmuseums, 2011, p. 13-45. Per a la resta d'inscripcions trobades a França i Alemanya, consulteu l'excel·lent catàleg present en aquesta monografia.

¹⁸³ L'acumulació de tasques en el transport de les mercaderies, es posa en relació amb els *saccarii*, dels quals s'ha proposat que la seva feina podia ser estacional. Sobre aquesta inscripció, vegeu BROEKAERT, W. *Navicularii et...* *op.cit.* p. 177 i SCHMIDTS, T. *Akteure und...* *op.cit.* p. 22.

¹⁸⁴ Veure *infra*. ROUGÉ, J. *Recherches sur ...* p. 201. Cf BROEKAERT, W. *Navicularii et ... op.cit.* p. 180.

¹⁸⁵ BROEKAERT, W. *Navicularii et...* *op.cit.* p. 177.

Els *utricularii*

Utricularius és un mot força obscur, que etimològicament prové d'*utriculus*, diminutiu d'*uter*, que era una bossa feta amb pell d'animal, essent l'*utricularius*, doncs, la persona que la confecciona. Es documenten molt poques inscripcions sobre aquest ofici —la major part entre els segles II i III dC— al centre de la Gàl·lia, a algunes ciutats portuàries mediterrànies i també a d'altres properes al riu Rin i Saona, on sovint es documenten agrupats en corporacions.

Es tracta d'un ofici lligat al món del transport però del qual es desconeix la seva funció exacta: hi ha hipòtesis que els presenten com a confeccionadors de bosses de cuir per contenir líquids i d'altres que proposen que feien servir el cuir per confeccionar barques lleugeres aptes per navegar als rius, encara que la versió més estesa és la de producció i reparació de bosses de pell per a transportar vi o oli. Prova de com es transportaven les mercaderies és una imatge d'un mosaic trobat a Paphos (Xipre) on apareix un carro de quatre rodes que transporta odres carregats de vi (fig. 57).



Fig. 57. Mosaic que representa una escena mitològica, en la qual hi ha un carro carregat d'odres de vi. Segle III dC. Paphos, Xipre.

CAPITANS I MARINERS A TARRACO

No tenim notícies epigràfiques de cap capità de vaixell o membre de la tripulació a *Tarraco*. Tot i això és lògic pensar que diàriament entrarien i sortien del port moltes persones que treballaven als vaixells. Tenim, no obstant això, una cita que recull Suetoni on afirma que durant l'adveniment al poder de Galba, arribà a *Dertosa* (Tortosa) un vaixell mercant provinent d'Alexandria carregat d'armes i sense capità (*gubernator*) ni mariners (*nautae*) a bord ([...] *ac subinde Alexandrina naus Dertosam appulit armis onusta, sine gubernatore, sine nauta aut uectore ullo, ut nemini dubium esset iustum piumque et fauentibus diis bellum suscipi* [...]).¹⁸⁶ Tot i que aquest fragment és força fantasiós, si més no cita el timoner i posa de relleu la navegabilitat de l'antic *Iberus* (riu Ebre) i les relacions comercials a gran escala, en aquest cas, des d'Egipte.

En aquest sentit, cal recordar que es conserva un cenotafi a Tortosa, del segle II dC, en el qual apareix un relleu d'un vaixell mercant (SYL. 63/fig. 58). Aquest relleu, un vaixell amb les veles esteses, pot ser un motiu funerari —el viatge que fa el difunt fins a la mort— o bé fer referència al seu ofici.¹⁸⁷ Pel que fa a la inscripció, es tracta d'una dedicatòria del segle II dC que fa *Porcia Euphrosyne* al seu marit *Aulus Caecilius*, mort estant de viatge fora de casa.¹⁸⁸ No sabem on va morir, només que va marxar en vaixell i, possiblement, va morir en un naufragi, fet que deduíem per la representació del vaixell i la fórmula *peregre defunctus*. El seu ofici, *cubicularius*, fa referència a aquella persona que treballa en un *cubiculum*, això és, un dormitori; essent el *cubicularius* un majordom de cambra. Tot i que els *cubicularii* es testimonien majoritàriament en àmbit domèstic, especialment vinculats al servei de la casa imperial, s'ha plantejat la hipòtesi que pot ser que l'ofici, atesa



Fig. 58. Estela funerària. CIL II², 14, 800 = CIL II, 4065 (*Dertosa*, Tortosa) segle II dC. Museu de Tortosa.



Fig. 59. Inscripció que mostra un vaixell. IRC III, 215 = IRC V, p 103 = HEp XII, 170 (*Emporiae*, Empúries) segle II dC.

¹⁸⁶ Suet. *Gal.* 10.4. ROUGÉ, J. *Recherches sur ... op.cit.* p. 215.

¹⁸⁷ MAYER, M. «Dertosa y su ager : un indicio para estudiar los desplazamientos de población en una ciudad portuaria», *Sylloge epigraphica Barcinonensis: SEBarc*, XII, 2014, p. 155-170, p. 163.

¹⁸⁸ RUIZ, A. «Peregre defuncti: observaciones sobre la repatriación de restos mortales y la dedicación de cenotafios en la Hispania Romana (Siglos I-III)». *Veleia*, 30, 2013, p. 95-118. Vegeu també la monografia de RICCI, C. *Qui non riposa: cenotafi antichi e moderni fra memoria e rappresentazione*. Roma, Quasar, 2006.

Els grafits de vaixells a la Necròpolis Paleocristiana de Tarragona

Les representacions de vaixells són molt habituals en gran infinitat de suports. En el món romà, especialment als epitafis i sarcòfags, sovint apareixen vaixells que poden fer al·lusió a la feina del difunt (capità de vaixell, constructor de naus, barquer, etc.). Tanmateix, la plasmació d'un vaixell depèn del context en el qual apareix: en un context funerari pagà, les naus s'associen a l'al·legoria del viatge que fa el difunt des de la vida fins a la mort, mentre que en un context cristià habitualment es representa la història de Jonàs. Jonàs era un profeta que, segons el mite, Déu l'hauria enviat a Nínive a expandir les seves creences. Durant el viatge en vaixell, hi va haver una tempesta que els mariners van creure que l'havia provocat Jonàs i el van llançar al mar, on se'l va empassar una balena.

Tarragona conserva dos grafits a la Necròpolis paleocristiana que precisament dibuixen dos vaixells. Els grafits representen sempre una realitat no oficial, sense qualitat artística, que mostren els detalls que l'autor o autora ha decidit destacar.

El primer de tots es tracta d'un grafit trobat a la tomba número 85 de la Necròpolis. Se situa en una tomba formada per *tegulae* i lloses, en una de les parets adjacents estucada. Fou descrit per Serra Vilaró durant les excavacions que va dur a terme la dècada dels anys vint del segle XX com una possible representació de l'escena de Jonàs, ja que identifica a la dreta de la nau el cap de la balena o monstre marí. La nau està dibuixada de forma esquemàtica i simètrica, amb la proa i la popa més altes que habitualment. Només s'hi representa l'antena, sense veles, i part del cordam (fig. 61).

La segona representació es troba a l'anomenada Cripta dels Enginyers, car foren aquests qui la van excavar a inicis del segle XX. Al brancal esquerre de la porta de la cripta hom hi pot veure un vaixell, figures geomètriques i el cap d'un monstre (fig. 62).



Fig. 60. Detall de l'escena del passatge de bíblic de Jonàs quan és llançat al mar pels seus mariners i menjat per una balena, aquí representada com un monstre. Segle IV dC. Museus Vaticans, Roma.

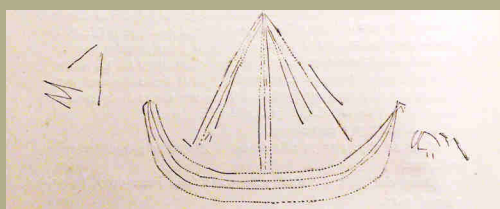


Fig. 61. Dibuix de Serra Vilaró del grafit d'un vaixell.

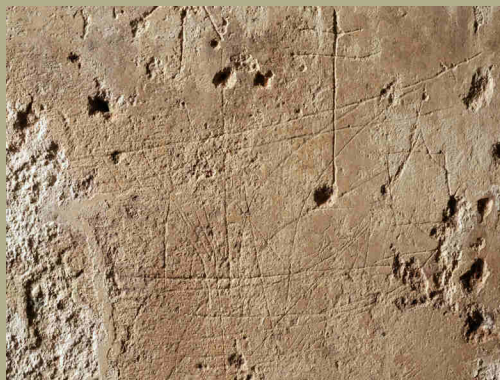


Fig. 62. Grafit d'un vaixell situat en una paret de la Cripta dels Enginyers. Necròpolis Paleocristiana.



la imatge del relleu, pugui fer referència a un responsable de cambra en àmbit marítim, tot i que es tractaria de l'únic cas en tot l'Imperi¹⁸⁹.

A Empúries també hi ha rastre de l'organització dels vaixells, gràcies a dues inscripcions. La primera fa referència a l'activitat marítima de la ciutat, ja que es tracta d'un epígraf on apareix representada una embarcació¹⁹⁰ (SYL. 64/ fig. 59). La segona ha estat reinterpretada recentment, i tot i estar vinculada a l'àmbit militar, cal assenyalar la seva importància, ja que documenta, segons Mayer, el càrrec de *trierarchus*, un mot grec que designa el comandant oficial d'un vaixell de guerra de tipus *penteris*.¹⁹¹ El seu testimoni, tot i fragmentari, serveix per posar en evidència el dinamisme econòmic i social de la ciutat en el segle I dC (SYL. 65).

Si tornem a la capital *Tarraco*, l'absència d'epígrafs que al·ludeixin a comandament de naus no és en cap cas evidència que no hagin existit; moltes ciutats de l'Imperi no documenten cap d'aquests oficis i sense dubte van ser ciutats portuàries plenament actives.

2.6 LA CONSTRUCCIÓ I LA REPARACIÓ DE VAIXELLS

La literatura i les inscripcions són un important testimoni de l'existència de persones dedicades a construir naus. Mentre que els principals mots que designaven els mestres d'aixa eren *faber navalis* i *architectus navalis*, existien altres oficis relacionats amb el manteniment de les embarcacions, com ara els *unctores* i *stuppatores*, encarregats d'overnissar els vaixells; els *restiones*, que elaboraven les cordes, i els *velarii*, que fabricaven les veles.

Els constructors de naus apareixen a les inscripcions i fonts literàries denominats com a *faber navalis*, encara que hi ha testimonis de la seva denominació com a *architectus navalis*.

El mot *faber* significa constructor i és un mot genèric que, acompanyat per un epítet, indica la matèria amb què treballava o l'objecte produït. Així per exemple trobem el *faber tignarius* o fuster (de *tignum*, fusta) o el *faber pectinarius*, que era el fabricant de pintes (provinent del verb *pectino*, que vol dir pentinar).¹⁹² L'ofici de *faber navalis* es trobava a les principals ciutats marítimes, on podia exercir a nivell personal o bé associat en corporacions, com també podia estar sota les ordres d'armadors privats o sota l'autoritat central construint i reparant naus de guerra a les *navalia*, és a dir, les drassanes.¹⁹³

¹⁸⁹ MAYER, M. «Dertosa y... *op.cit.* p. 163.

¹⁹⁰ MAYER, M. «Sobre IRC III 48 de Emporiae: la presencia de un posible Trierarchus embarcado en una Penteris», *Arcana Imperii. Mélanges d'histoire économique, sociale et politique, offerts au Professeur Yves Roman*, ed. CHILLET, C.; COURIER, C.; PASSET, L. Paris, Mémoires de la Société des amis de Jacob Spon, 2015, p. 333-339.

¹⁹¹ Sobre el càrrec de *trierarchus*, consultar CASSON, L. *Ships and seamanship...* *op.cit.* p. 310.

¹⁹² Per a un llistat complet de les especialitzacions dels *fabri*, consulteu la llista a LIEBEMAN, W. 1895. s.v. "Faber" a DE RUGGIERO Vol III, p. 1 i ss.

¹⁹³ BLACKMAN, D.; RANKOV, B. *Shipheds of the ancient Mediterranean*, Cambridge, Cambridge University Press, 2014; BLACKMAN, D. «Roman shipsheds», HOHLFELDER, R. L. ed. *The Maritime World of Ancient Rome*, Vol. 6, p. 23-36. Michigan, Memoirs of the American Academy in Rome, Supplementary Volumes, 2008.



Fig. 63. Part del mosaic conservat a l'església de Sant'Apollinare Nuovo (Ravenna) on apareix representada la ciutat i a l'esquerra l'entrada al port amb els vaixells. Segle VI dC.

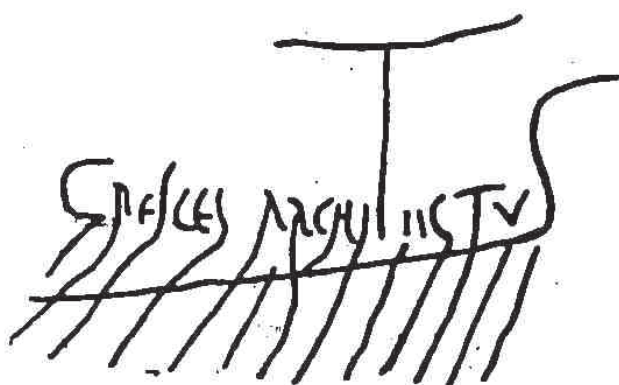


Fig. 64. Grafit pompeià de *Crescens*, un *architectus navalis*? CIL IV, 4755 (Pompeia), segle I dC.

Tal com passa en el cas anterior, *architectus* designa un arquitecte en general, aquell qui s'encarrega del disseny de qualsevol tipus d'edifici o estructura, de manera que l'adjectiu *navalis* faria referència a la seva especialització en el disseny d'embarcacions.¹⁹⁴

La denominació d'*architectus navalis* apareix explicada a la comèdia *El soldat fanfarró* de Plaute (segle III-II aC). En un dels passatges, l'autor parla que un *architectus* havia dissenyat un vaixell i que era tasca dels enginyers o obrers (*fabri*) construir-lo.¹⁹⁵ vet aquí que trobem la primera distinció entre els dos mots: *architectus navalis* designava, doncs, al tècnic de la construcció naval, qui preparava, dissenyava i organitzava tot el pla de treball —l'equivalent a l'actual enginyer naval— mentre que el *faber navalis* era qui executava materialment el vaixell.¹⁹⁶

El mot *architectus navalis* apareix també en epigrafia d'àmbit militar, concretament a la flota de *Misenum* i *Ravenna*, dotades amb un port d'infraestructures extraordinàries (SYL. 66 a 68) Aquest últim representat en un mosaic del segle VI dC de l'església de Sant'Apollinare Nuovo amb uns grans vaixells ancorats al port (fig. 63). Aquests *architecti* militars eren oficials públics a l'exèrcit romà amb un grau jeràrquicament inferior als centurions.¹⁹⁷ La literatura també testimonia

¹⁹⁴ OLD s.v. "Architectus," p. 163.

¹⁹⁵ Pl. *Mil.* 915–919.

¹⁹⁶ BOTTIGELLI, M.C. «Ricerche epigrafiche sulla marineria nell'Italia romana», *Epigraphica-Rivista italiana di epigrafia*, IV, 1942, p. 143–154, p. 149.

¹⁹⁷ Per veure un llistat complet de les inscripcions, vegeu LIEBEMAN, W. 1895. LIEBEMAN, W. S.v. "Faber" i "Fabri" a DE RUGGIERO Vol III, p. 1 i ss, 4 i ss i BOTTIGELLI, M.C. «Ricerche epigrafiche ... núm 4 i 5, p. 152.



la seva presència, concretament en un compendi de tècnica militar anomenat *Sobre les arts militars*, escrit per Vegeci el segle IV dC.¹⁹⁸

De la mateixa manera, al món civil també es documenten els arquitectes navals, com ara a l'estela funerària de *Coelius*, que fou *architectus navalis* a Arles (França) (SYL. 69). Cal destacar la troballa d'uns curiosos grafits a Pompeia en els quals apareix el mot *architectus* però sense cap mena d'adjectiu, però el fet que aquest mot aparegui en forma de cal·ligrama formant un vaixell amb les lletres, s'ha proposat que es tracti d'*architecti navales*, tal com hom pot veure a l'exemple¹⁹⁹ (SYL. 70/fig. 64).

Existeix també el cas d'una inscripció única en tot l'Imperi que barreja les dues nomenclatures: es tracta d'un epígraf dedicat a *Caius Pomponius Heracontius*, que exercia d'*Harchitectus (sic) faber nabalis (sic)* i que, segons De Ruggiero, es tractava d'un constructor privat de vaixells²⁰⁰ (SYL. 71).

Immediatament en la jerarquia i inferior dels *architecti navales*, trobem, com hem dit, els *fabri navales*: els constructors de vaixells o mestres d'aixa, essent aquesta la seva eina de treball per excel·lència.²⁰¹

En el món grec, els *fabri navales* són coneguts com a *nauegos*,²⁰² mot que també apareix a l'Edicte de preus màxims de Dioclecià, on es presenten els constructors de vaixells i se'ls considera un dels cossos de treballadors més ben pagats, car cobraven 60 denaris si construïen vaixells marítims i 50 si en feien de fluvials.²⁰³

Per la dificultat que comportava construir un vaixell, es requeria una alta especialització i experiència, com també una complexa organització i jerarquia interna en el cas de les corporacions.²⁰⁴ Existia, a més, un equip de corders, teixidors de veles, calafats, etc. que ajudaven en la tasca, tot i que a les inscripcions no trobem explicitat quin era el seu mètode de treball durant la realització de les embarcacions. Tot i això, existeix un *album*, és a dir, un registre, dels membres inscrits al *collegium* dels *fabri navales* d'*Ostia* datat a inicis del segle II dC on consten 353 membres. Segons Rohde, el fet que hi hagi tants treballadors en un *corpus* indica que no només el componien els *fabri navales*, sinó també un grup heterogeni de molts altres treballadors que es dedicaven a feines menors²⁰⁵ (SYL. 72).

¹⁹⁸ Veg. 4.35

¹⁹⁹ Per a la resta de grafits, vegeu BOTTIGELLI, M.C. «Ricerche epigrafiche... op.cit. p.150-151.

²⁰⁰ BORMAN, E. 1895. s.v. "Architectus" a DE RUGGIERO Vol I, p. 643 .

²⁰¹ Hi ha gran quantitat d'inscripcions en les quals apareix representada l'aixa dels *fabri navales*. Tanmateix, el tema de l'ús de l'aixa en relleus funeraris és un tema molt debatut i no sempre fa referència necessàriament a tasques de construcció. Sobre això, vegeu, per exemple, ARRIGONI, M. G. *Il simbolo dell'ascia nella Cisalpina Romana*, Faenza, Fratelli Lega, 2006; MAYER, M. «Prae textibus imagines in titulis Latinis. La imagen antes del texto. Nuevas consideraciones sobre el símbolo del ascia», *Sylloge Epigraphica Barcinonensis*, 11, 2013, p. 15-40.

²⁰² CASSON, L. *Ships and...* op.cit. p. 309.

²⁰³ *Edicte de Preus de Dioclecià*. VII. 15–16; LEAKE, W. M. *An Edict of Diocletian fixing a Maximun of Prices throughout the Roman Empire A.D. 303*, The London, Edinburgh, and Dublin Philosophical Magazine and Journal of Science, Londres, John Murray, 1826, p. 19; ARNAUD, P. «Diocletian s Prices Edict: the prices of seaborne transport and the average duration of maritime travel», *Journal of roman archaeology*, 20, 2007, p. 321–336. Isidor de Sevilla (19.19.1), en canvi, és l'única font que afirma que el constructor de vaixells és el *navicularius*. Tanmateix, és un testimoni que cal estudiar a part, ja que moltes de les etimologies que proposa són anacròniques i de fonts no contrastades.

²⁰⁴ DIOSONO, F. *Collegia. Le...* op.cit. p. 61.

²⁰⁵ ROHDE, D. *Zwischen Individuum...* op.cit. p. 139.

Les drassanes

Entenem per *navalia* uns edificis, originalment de funció militar, on es guardava la flota de guerra en època romana i hel·lenística. També designa el lloc on es construeixen i reparen vaixells (Vitr. 5.12.). Els *navalia* es caracteritzaven per un sostre a dues aigües i la seva distribució en bateria. A més, la major part de les drassanes es col·locaven a la mateixa línia de costa. Durant l'hivern els vaixells es guardaven en aquestes drassanes però tenien una rampa que permetia en cas de necessitat posar-los a l'aigua ràpidament. Aquest tipus d'estructura es desenvolupà durant els segles VI i V aC a Grècia i perdurà fins època romana.

A Roma, l'evidència d'uns *navalia* apareix a la *Forma urbis Romae*, un mapa de marbre que mostra la ciutat de Roma realitzat a inicis del segle III dC. Els *navalia* més antics de la ciutat estaven situats al llarg del Tíber, prop del Camp de Mart, i eren el lloc on es construïen i reparaven les naus de guerra. Sabem per Tit Livi (8.14.12) que el 338 aC estaven actius, i que posteriorment en època augusta van ser substituïts per uns de més grans a Òstia. August, a més, va instituir dues bases navals per al control de la flota al Mediterrani a *Ravenna* i *Misenum*. Tot i això, es coneixen diferents tipus d'instal·lacions a altres ciutats de l'Imperi, per exemple a Marsella, on s'han documentat tres tipologies de drassanes: amb coberta, sense coberta i zones de construcció de vaixells a l'aire lliure.



Fig. 65. Relleu de la columna trajana que mostra el viatge de Trajà, on apareixen naus de guerra que surten d'unes *navalia*. Segle II dC, Roma.

Tot i que hi ha documentades inscripcions de mestres d'aixa a títol individual, les més abundants fan referència a la seva unió en corporacions, documentades a diverses parts de l'Imperi (Roma, Pisa, Arles, *Pontus* i *Ravenna*) però sobretot a *Portus* i *Ostia*, que per la seva entitat eren importants centres de construcció naval.²⁰⁶

²⁰⁶ Per a les inscripcions, vegeu LIEBEMAN, W. 1895. s.v. "Fabri" a DE RUGGIERO Vol III, p. 7. Sobre *Portus* i *Ostia*, vegeu BOTTIGELLI, M.C. «Ricerche epigrafiche... op.cit. i ROHDE, D., *Zwischen Individuum...* p. 138.



La importància que assolí l'associació a *Ostia* queda reforçada per la construcció d'un temple per part *fabri navales* a partir de la segona meitat del segle I dC o inicis del segle II dC. A propòsit d'aquest temple destaca una inscripció a la base d'una estàtua al patró de la corporació, anomenat *P. Martius Philippus*²⁰⁷ (SYL. 73). També a *Ostia*, destaca una inscripció dedicada a *P. Celerius Amandus*, que era fill d'un constructor d'embarcacions —tal com mostren els remes, el compàs i l'aixa representats a la inscripció— que va ser admès al Senat local (SYL. 74). Altres epitafis dedicats a *fabri navales*, amb iconografia que representa el seu ofici, es poden trobar a Castelvecchio, on *L. Laronius Rufus* comparteix sepultura amb les eines que feia servir i una proa de vaixell (SYL. 75), o una estela funerària conservada a Aquileia datada el segle I dC del *faber navalis* *P. Cattius Salvius* on hi apareix representat un vaixell²⁰⁸ (SYL. 76/fig. 66).

Existia un col·lectiu que treballava a les mateixes drasanies on es trobaven els *fabri* i que complementaven la feina en la construcció de vaixells: ens referim als *stuppatores* i als *unctores*, als calafats, i als *restiones*, qui elaboraven les cordes.

Entenem per *stuppator* al calafat o calafatador, és a dir, a la persona que col·loca trunyelles d'estopa als junts de les posts d'embarcacions de fusta i els cobreix amb una capa de brea a fi d'impedir el pas de l'aigua.²⁰⁹ El mot prové d'*stuppa*, un préstec lingüístic del grec i significa estopa, un producte que s'obté del lli o cànem amb múltiples usos: calafatar, il·luminació de les llànties, per realitzar cordes, etc.²¹⁰ La paraula *stuppator* tradicionalment designa al calafat, però segons Hermansen és una definició massa estreta i també inclouria la fabricació de l'*stuppa*.²¹¹

Els *stuppatores*, així doncs, donarien l'acabat final als vaixells que havien construït prèviament els *fabri navales*. Estaven, a més, units en corporacions, i la inscripció més destacada era un *album* amb els membres d'un *collegium* a *Ostia* d'època d'Alexandre Sever²¹² (SYL. 78), la importància dels quals també queda reflectida en la tinença d'una *statio* a la plaça de les Corporacions a *Ostia* (SYL. 79/fig. 68). A la mateixa ciutat apareixen associats amb els *restiones*, ja que ambdós

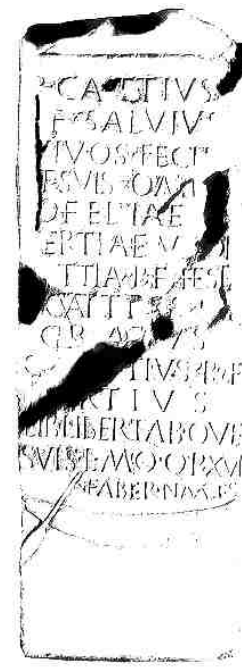


Fig. 66. Estela funerària de *P. Cattius Salvius*, *faber navalis*. Inscr. Aqu. I, 704 (Aquileia) Segona meitat segle I dC. Museu Nacional, Aquileia.

²⁰⁷ CÉBEILLAC-GERVASONI, M.; CALDELLI, M.L.; ZEVI, F. *Epigrafia latina...* op.cit. p. 269.

²⁰⁸ Més iconografia sobre constructors de vaixells, vegeu l'apartat *Schiffsbau* a ZIMMER, G. *Römische Berufsdarstellungen...* op.cit.

²⁰⁹ s.v. "Calafatador/a" a TEORMCAT, CENTRE DE TERMINOLOGIA; CATALUNYA. DEPARTAMENT DE TREBALL I INDÚSTRIA. Diccionari de les ocupacions. [Barcelona]: Generalitat de Catalunya. Departament de Treball i Indústria, 2004. p. 359 a <<http://www.termcat.cat/>> [Consulta: el 10/08/2014].

²¹⁰ OLD s.v. "Stuppa" p. 1832; ROUGÉ, J. *Recherches sur l'organisation ...* op.cit. p.190.

²¹¹ HERMANSEN, G. «The stuppatores and their guild in *Ostia*», *American Journal of Archaeology*, 86 (1982), 121-126; HERMANSEN, G. *Ostia: Aspects ...* op.cit. p. 182.

²¹² PAVOLINI, C. *Ostia. Guide Archeologica*, Bari, Laterza, 2006. sobre la corporació, vegeu HERMANSEN, G. «The stuppatores...» op.cit.

Longidienus, mestre d'aixa



Fig. 67. Detall de l'estela funerària de Longidienus, Museu Nacional, *Ravenna*. CIL 11, 139 = AE 1972, 185 (Ravenna) segle I dC.

A moltes inscripcions apareixen referències als oficis que el difunt desenvolupava; en el cas dels constructors de vaixells, era habitual la representació de les eines amb que treballava, essent la més coneguda l'*ascia* o aixa, o la representació d'un vaixell o part d'ell, especialment la proa.

Una de les inscripcions més destacades és la del mestre d'aixa *Longidienus*, trobada a *Ravenna* i datada el segle I dC. Es tracta d'una estela funerària dedicada al difunt i a la seva esposa, els quals apareixen representats a la part superior de l'epitafi, i els seus liberts (SYL. 77/fig. 67). A la part inferior hi ha un relleu que representa el mateix *Longidienus* mentre reforça amb quadernes el casc d'una nau mercant. Per últim, en una petita *tabula ansata* hi diu: *Publius Longidienus, fill de Publius, segueix endavant amb la seva feina*.

feien servir l'estopa per fabricar cordes i la brea per calafatar²¹³ (SYL. 80). També es documenten els *restiones* en una inscripció a Roma units en una corporació (SYL. 81).

Els *restiones*, tal com hem vist, eren aquelles persones que es dedicaven a la confecció i venda de cordes, encara que no només destinades als vaixells sinó també per a altres àmbits laborals.²¹⁴ El material més comú que s'utilitzava per a la seva elaboració era l'espart, que segons les fonts provenia d'*Hispania* i d'Egipte,²¹⁵ com també altres tipus de materials com ara el papir, el cànem i el lli.²¹⁶

L'altre ofici, encara que menys conegut, relacionat amb la construcció naval era el que realitzaven els *unctores*. L'*unctor* era la persona que es dedica a envernissar i encerar el casc del vaixell, ja que etiològicament prové d' *unctio*, que vol dir

²¹³ També apareixen en relació amb altres oficis, com ara els barquers *caudicarii* i els mateixos *fabri navales*, ja que en molts casos tenien el mateix patró o algun dels seus membres pertanyien a dues corporacions. Sobre aquest tema, vegeu ROUGÉ, J. *Recherches sur...* op.cit. p. 190.

²¹⁴ OLD s.v. "Restio" p. 1636.

²¹⁵ Plin. Nat. 31.94; 13.72, ROUGÉ, J. *Recherches sur...* op.cit. p. 191.

²¹⁶ Sobre les fonts clàssiques que citen el procés d'obtenció dels teixits i les diferents plantes utilitzades, materials i objectes fabricats, vegeu la monografia de CULLIN-MINGAUD, M. *La vannerie dans l'antiquité romaine*. Nàpols, Collection du Centre Jean Bérarc, 2010. A l'àmbit peninsular, consultar DÍAZ, M. «El empleo del esparto en la cordelería naval española de la antigüedad hasta el siglo XVIII», *Tiempos modernos*, 14 2006, p. 1-17.

Fig. 68. *Statio dels stuppatores*.
Plaça de les Corporacions,
Ostia. CIL XIV,
4549, 1 = AE
1913, 114 (*Ostia*)
200 dC.



ungir.²¹⁷ L'epigrafia és força escassa i no aporta molta informació a aquest ofici, encara que sí que se sap de l'ús de la cera per a ungir els vaixells, tal com cita Vegeci el segle IV dC.²¹⁸

A continuació, tractarem un ofici menor, no per això menys important, involucrat en la tècnica naval: els confeccionadors de veles o *velarius*.²¹⁹

Entenem per *velarius* a la persona que elaborava i reparava cortines, tendals i veles de vaixells, ja que en llatí *velum* significa vela.²²⁰ De fet, *velum* o *velarium* també fa referència als tendals que se situaven als teatres i amfiteatres per protegir al públic del sol.²²¹ Segons Casson, per contra, els *velarii* serien els mariners de coberta.²²²

Malgrat aquesta especificitat del mot, les notícies sobre aquest ofici són més aviat obscures. Existeixen testimonis epigràfics que citen *velarii*, encara que no es pot assegurar de manera fidedigna que es dediquessin únicament a la confecció de veles; pot ser que altres col·lectius dedicats a treballar la tela, com per exemple els *lintearii* (fabricants de teles), podrien tenir entre les seves tasques l'elaboració d'aquest objecte.²²³

Així les coses, hi ha conservades algunes inscripcions més explícites sobre *velarii* on apareixen les seves eines de treball. Un exemple és un epitafi trobat a Roma i datat la primera meitat del segle I dC on surt un *velarius* i a continuació s'hi representen les eines del seu ofici: una agulla amb un fil, un ganivet i un regle. Tot i que no es pot saber la naturalesa d'aquest *velarius*, probablement es

²¹⁷ ROUGÉ, J., *Recherches sur...* op.cit. p. 190. OLD s.v. "Uncto" p. 2080. *Unctor* també era la persona que ungia amb olis.

²¹⁸ Veg. 4.37.

²¹⁹ ROUGÉ, J. *Recherches sur ...* op.cit. p. 191.

²²⁰ OLD s.v. "Velarius" p. 2022.

²²¹ NAVARRE, O. 1892. s.v. "Velum et velarium" a DAREMBERG-SAGLIO, p. 677.

²²² ROUGÉ, J. *Recherches sur ...* op.cit. p. 191. Cf Casson, *Ships and seamanship...* op.cit. p. 311.

²²³ ROUGÉ, J. *Recherches sur...* op.cit. p. 191 nota 4. Pel que fa a la iconografia del negoci i venda de teles, vegeu YOUNG, A. «Representations of Cloth Vendors and the Cloth Trade on Funerary Reliefs in Roman Gaul and Italy», *Archéologie des textiles des origines au Vè siècle*, ed. CARDON, D., FEUGÈRE, M. Monographies Instrumentum, Montagnac, Monique Mergoïl, 2000, 14, p. 213-233.

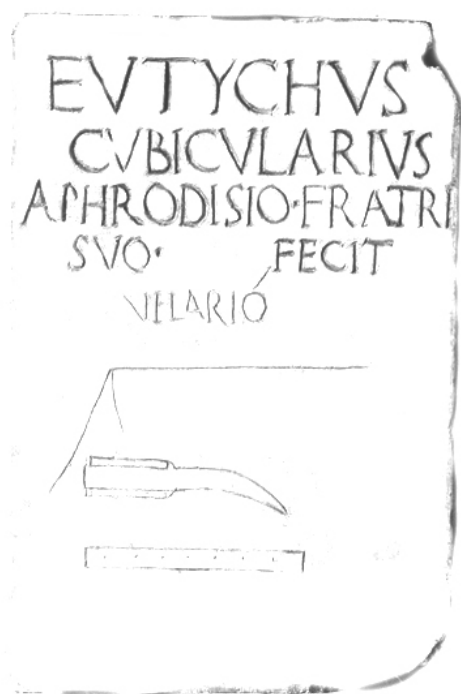


Fig. 69. Estela funerària d'un *velarius*. CIL VI, 6258 (Roma). Primera meitat del segle I dC. Museu Nacional Romà.

dedicava a la confecció o venda de veles; si més no, existia alguna relació²²⁴ (SYL. 82/fig. 69).

Una altra inscripció, aquesta provinent de la ciutat de Terracina, a Itàlia, té un relleu on apareix un vaixell mercant i el següent text: *multos annos velificavit*, de manera que s'ha interpretat que probablement fa referència també a un *velarius*,²²⁵ tot i que el verb *velificare* en principi vol dir arriar les veles, obrir-les o navegar a vela (SYL. 83/fig. 70).²²⁶

En relació a això, també hi ha una altra inscripció provinent de Roma en la qual també apareix un *velarius*, encara que tampoc es pot assegurar que faci referència específicament a un sastre de veles²²⁷ (SYL. 84/fig. 71).

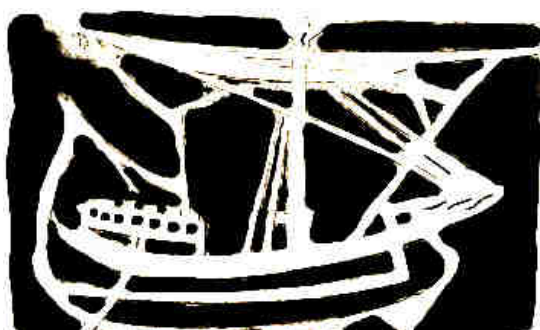


Fig. 70. Dibuix del relleu del fabricant de veles. Museu de Terracina. CIL X, 8399 (Terracina) segle II-III dC.

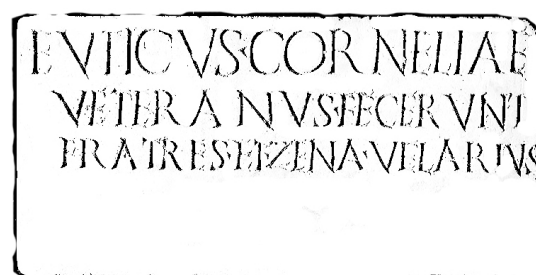


Fig. 71. Dibuix de la inscripció d'un *velarius*. CIL VI6, 6371 = ILS 7424a (Roma) Primera meitat del segle I dC. Museu Nacional Romà, Roma.

²²⁴ Veure CALDELLI, M. L.; RICCI, C. *Monumentum familiae Statiliorum. Un riesame*, Roma, Quasar, 1999, App. 1, p. 91, fig. 80 i fig. 169.

²²⁵ Sobre el relleu, vegeu de la BLANCHARD, M. R. «Bas-relief du tombeau d'un fabricant de voiles (Terracine)». *Revue archéologique*, 1884, 137–140 i ROUGÉ, J., *Recherches sur ... op.cit.* p. 19; ZIMMER, G. *Römische Berufsdarstellungen... op.cit.* fig. 161.

²²⁶ OLD s.v. "Velifico", p. 2022.

²²⁷ Veure CALDELLI, M.L.; RICCI, C. *Monumentum familiae... op.cit.* App. 1, núm 114 p. 94. En context militar, destaquem dos epígrafs de Misenum que citen un *velarius duplicarius*. El terme *duplicarius* fa referència a aquell soldat o mariner que rep doble ració com a recompensa, i, segons Casson, aquest mot podria referir-se al contramestre de l'embarcació. Sobre aquest mot i altres inscripcions sobre *velarii* en àmbit militar, consultar CASSON, L. *Ships and seamanship ... op.cit.* p. 331 i OLD s.v. "Duplicarius" p. 580.



ELS VAIXELLS I TARRACO: CONSTRUCCIÓ I MANTENIMENT

Qualsevol gran ciutat amb port posseïa una zona dedicada al manteniment de vaixells. Els estudis sobre les drassanes en època grega i romana, que han estat d'objecte d'una recent monografia, es complementen perfectament amb la llarga tradició de l'arqueologia subaquàtica, un vessant que, entre altres objectius, es dedica a l'estudi dels derelictes i a les seves tècniques constructives.²²⁸

A Tarragona, tanmateix, no hi ha evidències de cap estructura que remeti a unes drassanes. Val a dir que no totes les ciutats en posseïen unes car el cost era molt alt i requeria gent especialitzada per a dur a terme aquesta tasca, que probablement es reuniria en els ports més grans i millor dotats d'infraestructures, com ara *Ostia*. Malgrat això, sí que era possible l'existència de zones dedicades a la reparació i manteniment dels vaixells, que no requerien necessàriament un edifici específic i que podien situar-se en zones de platja properes al port.

En el cas tarragoní, no hi ha evidències de *fabri navales*, *unctores* o *stuppatores*, però sí, potser, de la seva presència segons la interpretació d'una inscripció trobada a Tarragona. Es tracta un altar funerari provinent de la necròpolis paleocristiana, datat entre els segles II i III dC, en el qual es descriu la localització d'una *caupona*, és a dir, una taverna. Aquesta *caupona*, propietat de *M. Iunius Celsus*, un llibert i *sexvir* de la ciutat de Tàrraco, estava situada prop d'una *picaria*. Aquest mot prové de *pix*, que significa pega, resina, de manera que *picaria* seria una fàbrica de pega²²⁹ (SYL. 85/fig. 72).

Segons Alföldy, l'epígraf podria al·ludir a la font de la pega com un enclavament topogràfic on s'obtenia aquest material, i, sabem que els *unctores* i *stuppatores* també feien servir la pega per calafatar vaixells, de manera que es podria posar en relació amb el manteniment d'embarcacions.²³⁰

Una altra inscripció que també pot fer referència a un constructor, és un epígraf que actualment es troba al Museu de la Necròpolis de Tarragona. Es tracta d'una estela funerària on apareix un relleu d'un instrument de mesura flanquejat per dos dofins que es capbussen a l'aigua (segle II dC) (SYL. 86/fig. 73). De fet, existeixen gran quantitat d'inscripcions que mostren les eines pròpies de la feina del difunt, com per exemple a la tomba realitzada en honor al llibert *Marcus Aebutius* on al timpà de l'epígraf apareixen les eines amb les quals treballava: un

²²⁸ Sobre les drassanes, vegeu BLACKMAN, D.; RANKOV, B. *Shipheds of ... op.cit.* i BLACKMAN, D.J. «The context: dockyards in antiquity», *Ricoveri per navi militari nei porti del Mediterraneo antico e medievale*, ed. BLACKMAN, D.J.; LENTINI, M. C. Bari, Edipuglia, 2010, p. 13-16. Per saber més sobre la tècnica constructiva dels vaixells, vegeu, per exemple, HARRIS, W.V. *Maritime technology ... op.cit.*; POMEY, P.; RIETH, E. *L'archéologie navale... op.cit.*; GÖTTLICHER, A. *Fähren, Frachter, Fischerboote: antike Kleinschiffe in Wort und Bild*, Oxford, BAR International Series, 2009; PITASSI, M. *Roman Warships*, Woodbridge, The Boydell Press, 2011.

²²⁹ OLD s.v. "Picaria" p. 1377 i "Pix" p. 1384.

²³⁰ ALFÖLDY, G. *Die Römischen Inschriften von Tarraco*, Berlin, Walter De Gruyter, 1975, Num. 420. Segons una recent hipòtesi formulada per Ciurana, aquesta font podria tractar-se de la Font dels Lleons, una font monumental situada en aquest suburbi occidental, que podria ser el punt de referència citat en aquest epígraf. No obstant això, la manca de dades arqueològiques no permet la confirmació d'aquesta afirmació. Consultar CIURANA, J. «Pràctiques i rituals funeraris a Tàrraco i el seu ager (segle II aC-III/IV dC)», Universitat Rovira i Virgili, 2011, p. 340. Sobre la peça, vegeu GOROSTIDI, D.; LÓPEZ, J. «Las cupae de Tarraco: tipos y usuarios», *Las cupae Hispanas. Origen, difusión, uso, tipología*, ed. ANDREU, J, Tudela, Uned, 2012, p. 25-73.



Fig. 72. Epitafi funerari de M. Iunius Celsus. CIL II²/14, 1255 = RIT 420 = AE 1938, 18 (Tarraco), segle II-III dC.



Fig. 73. Inscripció funerària. Museu Necròpolis Paleocristiana, Tarragona. CIL II², 14, 1645 = RIT 645 (Tarraco), segle II dC.

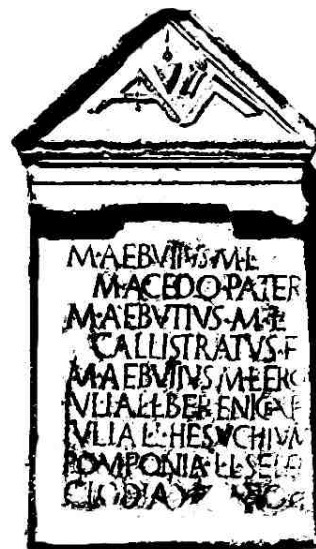


Fig. 74. Tomba de Marcus Aebutius on hi apareixen diverses eines de treball de la fusta. CIL VI, 10588 (Roma) segle II-III dC.



Fig. 75. Imatge de detall de la maqueta de Tarraco. Segle II dC. Plaça del Pallol, Tarragona.

nivell o *libella* amb una plomada, un pes de plomada (*perpendicularum*), un compàs (*circinus*), un regle (*regula*) i una esquadra (*norma*)²³¹ (SYL. 87/fig. 74).

Si analitzem la inscripció tarragonina, veiem com també apareix un relleu d'una eina que, segons Alföldy, representa una *norma mensoris*, una esquadra utilitzada per fusters, constructors, etc. Tanmateix, també pot representar una *libella*, un nivell amb una plomada que utilitzaven els artesans que treballaven la fusta o la pedra. Aquesta inscripció, segons Ciurana, proposa una lectura simbòlica del conjunt: es tracta d'una inscripció única a la *Tarraconensis*, d'un taller local i, segons l'autora, la presència de la *libella* emmarcada pels dofins s'interpreta com un diminutiu de *libra* (balança) i indicaria que el difunt hauria viscut amb

²³¹ Sobre aquesta inscripció vegeu ULRICH, R. B. *Roman woodworking*, New Haven, Yale University Press, 2007.



La seu del *collegium fabrum* a Tarraco

Un dels *collegia* més importants i repartits per tot l'Imperi romà fou el *collegium fabrum*. Es tractava del *collegium* que reunia els artesans (*fabri*) dedicats al treball de material dur, com ara la fusta i el metall. Juntament amb els *dendrophorii* ("els portadors de l'arbre", vinculats a la deessa Cibeles, un dels símbols de la qual era el pi), dedicats a la indústria de la fusta que implicava la seva obtenció, transformació i comerç, i els *centonarii* o fabricants de tendals i lones, formaven el que es coneix com a *tria collegia principalia*, és a dir, les tres principals associacions professionals d'utilitat pública, molt present a les ciutats més importants de l'Imperi. A Tarraco hi ha un testimoni del *collegium centonariorum* (SYL. 88), però el més ben documentat és el *collegium fabrum*. Existeix una inscripció en un pedestal de marbre en la qual es deixa constància de la donació per part de Q. Murrius Thales d'un *horologium* a aquesta associació (SYL. 89/fig. 76). Un *horologium* és un instrument que servia per mesurar el temps, ja fos amb mecanisme solar o hidràulic.

A més a més, a Tarragona s'ha documentat la seva seu o *schola*, que a més ha conservat bona part de la seva decoració escultòrica. Aquest edifici, situat en un antic forn de pa a la Rambla Nova número 64, tindria un peristil porticat en tres dels quatre costats, un tipus de planta que es pot datar a finals del segle I dC o inicis del segle II dC. Tot i que les excavacions no van poder restituir la seva distribució exacta, les escultures que s'hi conserven es daten a mitjan segle II dC i són un clar reflex de l'organització del *collegium*.

Les associacions romanes generalment estaven sota l'empara d'una divinitat patronal. En el cas del *collegium fabrum* la deessa per excel·lència era Minerva, patrona dels artesans. A Barcelona, per exemple, s'ha trobat la inscripció en la qual el *collegium fabrum* dedica la seva seu a aquesta divinitat (SYL. 90). A Tarraco, entre la decoració escultòrica de la seu, s'hi va trobar un cap de Minerva fet en marbre (fig. 77) com també unes figures dels *genii* o divinitats protectores.



Fig. 76. Base d'estàtua de l'horilegium (sic) dedicat al *collegium fabrum* de Tarraco. CIL II²/14, 1272 = CIL II, 4316 = RIT 435 (Tarraco), segle II dC.



Fig. 77. Cap de Minerva. Segle II dC. Museu Nacional Arqueològic.

moderació. Els dofins, d'altra banda, representarien el salt de la vida a la mort.²³² Malgrat això, tot i que el text de la inscripció no fa referència a l'ofici del difunt, *L. Popilius Prunicus*, hom també podria relacionar la presència d'aquest instrument amb una activitat relacionada amb l'artesanía, encara que no tenim prou dades per confirmar aquesta hipòtesi.

A tall de conclusió, no podem assegurar si *Tarraco* posseïa unes drassanes, ja que no en tenim cap evidència directa. Tanmateix, la lògica ens indueix a pensar que, per la seva importància i pel volum de mercaderies que en sortien i n'arribaven, la ciutat hauria de tenir una zona dedicada a la reparació de vaixells, que, tal com es proposa a la maqueta de la ciutat romana exposada actualment a la plaça del Pallol, podria estar situada a la platja, prop del port²³³ (fig. 75).

2.7 EL COMERÇ ALS PORTS

2.7.1 ELS COMERCIANTS: *NEGOTIATORES*, *MERCATOIRES* I *NAVICULARII*

Un port no era port sense comerciants. Ja la terminologia grega era avesada en descriure a les ciutats on es desenvolupava el comerç com a *emporium*, mot que designa un lloc de comerç marítim i d'intercanvi, dedicat a les exportacions i a les importacions, amb unes instal·lacions específiques designades a l'activitat comercial.²³⁴

En aquests enclavaments hi treballaven les persones que organitzaven el comerç, és a dir, els *negotiatores* (negociants), *mercatores* (mercaders) i *navicularii* (armadors).

Els estudis sobre el comerç romà comprenen diversos vessants: des de l'estudi de les produccions ceràmiques i la seva distribució, els sistemes d'organització del comerç i el mateix concepte d'economia, fins a la recerca sobre com es duia a terme la producció. Aquests estudis interdisciplinaris ens ajuden a encabir i alhora a completar com era l'estructura social i econòmica romana amb dues figures indispensables que feien possible aquest tràfic de béns; ens referim als *negotiatores* i *mercatores*. Tot i que els dos termes es poden traduir més o menys pel concepte actual de "mercader" o "negociant", hem de recercar en l'etimologia per poder discernir quin era el seu paper en l'antiguitat. Ciceró és un dels autors clàssics que més informació ens han deixat sobre els termes *negotiator* i *mercator*, qui defineix el primer terme com a expert financer, mentre que el segon seria un mercader.²³⁵ Però vegem-los un per un.

²³² CIURANA, J. «Pràctiques i ... *op.cit.* p. 211-213.

²³³ La maqueta de la ciutat ha estat elaborada pel Museu d'Història de Tarragona i representa la ciutat romana de Tàrraco del s. II dC, moment del seu major esplendor. Va ser realitzada per Elies Torres sota la direcció dels arqueòlegs Lluís Piñol (Museu d'Història de Tarragona), Josep Maria Macías i Jordi López (Institut Català d'Arqueologia Clàssica). Imatges disponibles a <<http://www.clarmont.net/maqueta-tarraco-s-ii-dc/>> [Consulta el 12/02/2015].

²³⁴ MEDAS, S. *De rebus...* *op.cit.*

²³⁵ Cic. *Verr.* 2. 188.



Comencem pels *negotiatores*: un mot que deriva directament de *negotio*, una paraula formada per *nec* —que indica negació— i *otio* —que vol dir oci— de manera que la seva traducció literal seria “negació o absència d’oci”.²³⁶ El *negotiator*, doncs, seria aquella persona que es dedica a activitats comercials, en general marítimes i a gran escala, encara que també a petita escala, com a propietari de tavernes que arrenda a tercers; a les finances, a la gestió d’empreses i al transport.²³⁷

La figura del *negotiator* en època republicana era la d’una persona que feia negocis fora de la seva ciutat autòctona; aquests *negotia* incloïen transaccions financeres, comerç i explotació agrícola.²³⁸ Qui portava a terme els negocis eren persones de la classe alta de la societat car havien d’invertir grans quantitats de capital en les empreses comercials, encara que les inscripcions reflecteixen un espectre social molt variat, des de lliberts fins membres de les curies municipals i rangs eqüestres. S’ha de tenir en compte que dedicar-se a fer intercanvis comercials estava mal vist, tal com explicava Ciceró sobre les connotacions negatives que tenia la dedicació al comerç en època republicana, per la qual cosa els membres del Senat utilitzaven testaferros, normalment clients seus, la majoria de les vegades lliberts, per portar els negocis en nom seu. Tot i això, aquest tema és força controvertit, ja que precisament els membres de Senat no podien estar involucrats en cap negoci per tal de salvaguardar la seva *dignitas* —l’excel·lència, la qualitat de ser digne i mereixedor— però sabem que la realitat era ben diferent i que estaven implicats en els *negotia*.²³⁹

Els primers testimonis sobre comerciants els trobem al llarg del segle I aC a les fonts escrites tant gregues com romanes, així com a les inscripcions. Aquestes últimes provenen, en un primer moment de l’illa grega de Delos, on es van desplaçar gran quantitat de ciutadans romans atrets pel comerç, com també de les illes veïnes i que ens indiquen el lloc on comerciaven. Aquest seria el cas, per exemple, de *cives Romani qui Gortynae consistunt*, és a dir, els ciutadans romans que negocien a Gortina (Creta) (SYL. 91). També es troben inscripcions sobre persones que fan negocis en una altra ciutat, com és el cas d’una inscripció trobada a Terracina (Itàlia), on *Manius Sabidius*, era un ciutadà romà (*cives Romani*) que visqué el segle I aC i que tenia negocis a Palerm (*in Sicilia Panhormi qui negotiantur*) (SYL. 92). L’expressió *qui negotiantur*, és a dir, “qui negocia” també apareix molt sovint a la literatura.²⁴⁰

Aquestes dues inscripcions són només un exemple de la terminologia que es feia servir en un moment incipient, que, a mesura que Roma anava expandint-se, es va fer més precisa. És molt il·lustratiu veure com aquests personatges eren residents temporals, que es diferenciaven de les poblacions autòctones i que mantenien els seus privilegis com a ciutadans romans. A partir de finals de la República, trobem a *negotiatores* per tot el Mediterrani, fruit d’aquesta expansió, sobretot itàlics. A propòsit d’aquest tema, es conserva un fragment d’una inscripció a la façana de la catedral de Tarragona que fa referència a dos *magistri*,

²³⁶ OLD s.v. “Negotio”, p. 1168.

²³⁷ GARCÍA, G. «Mercatores y negotiatores: ¿simples negociantes?», *Pyrenae*, 30, 1999, 173-190. p. 183.

²³⁸ BROEKAERT, W. *Navicularii et...* op.cit. p. 17.

²³⁹ OLD s.v. “Dignitas” p. 542. ROUGÉ, J. *Recherches sur...* op.cit. p. 274-278. Sobre la implicació de les classes altes en els *negotia*, vegeu BROSSA, G. «Mercatores y... i els comentaris de Ciceró (Cic. Off. 1.151).

²⁴⁰ Per exemple, Cic. *Ver.* 5.158.

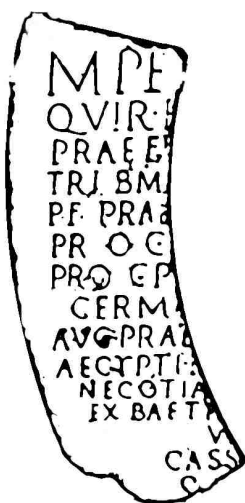


Fig. 78. Inscripció d'un *negotiator* d'oli procedent de la Bètica. CIL VI, 1625b = AE 1987, 138 (Roma) 147 dC.



Fig. 79. Detall de l'estela funerària de C. *Vettius*, un comerciant de pells. Museu Arqueològic de Milà. CIL V, 6123 = AE 1990, 434 (*Mediolanum*, Milà) 41 d.C.-54 d.C.

un de *cognomen* grec anomenat *Ephesius* i un altre del qual no es conserva el nom (SYL. 93). Aquests *magistri* probablement eren lliberts vinculats a activitats comercials que haurien vingut a la ciutat, tal com es documenta d'igual manera a *Carthago Nova*, on hi ha gran nombre d'inscripcions que fan referència a comerciants vinguts d'Itàlia atrets per les transaccions i l'activitat minera.²⁴¹ L'arribada d'aquestes persones hauria estat per via marítima, i és un testimoni del moviment poblacional que arribava a les costes peninsulars atret, probablement, per la producció i l'abastiment de tropes.²⁴²

Ja en època imperial, el concepte de *negotiator* comença a canviar i apareixen sovint citats amb la mercaderia amb què negocien. Aquesta especialització també es podia donar per regions, com ara el testimoni d'un *negotiator ex Hispania citerior* o bé per un producte d'una regió determinada, com ara els *negotiatores olearii ex Baetica* que comerciaven amb l'oli produït a la Bètica (SYL. 94 i 95/fig. 78).

També es documenta la presència de dones en l'àmbit dels negocis com a prestadores o administradores. Hi ha un cas molt il·lustratiu, el de la lliberta *Abudia Marci* que el segle II dC fou *negotiatrice frumentariae et legumenaria* a Roma, és a dir, comerciant de blat i de llegums (SYL. 96).

Des del punt de vista epigràfic, tanmateix, les activitats dels *mercatores* i *negotiatores* es referencien de la mateixa manera, per exemple com mostra una inscripció d'inicis del segle I dC on apareixen dos lliberts, un d'ells *negotiator sagarius* i l'altre que era *mercator sagarius*, essent els dos persones que comerciaven amb el *sagum* —una capa externa d'origen gàl·lic que acostumaven a portar els homes,

²⁴¹ Sobre els *magistri* de *Carthago Nova*, vegeu BARREDA, M.A. *Gentes itálicas en Hispania Citerior (218-14 d.C.)*. *Los casos de Tarraco, Carthago Nova y Valentia*. Barcelona, Universitat Autònoma de Barcelona, 1998; DÍAZ, B. «Heisce Magistreis. Aproximación a los collegia de la Hispania republicana a través de sus paralelos italianos y delios», *Gerión*, 22, 2004, p. 447-478 i DÍAZ, B. «Los argentarii y las societates mineras de la zona de Carthago Nova», *Tarraco Biennal. Actes del Primer congrés Internacional d'Arqueologia i Món Antic. Govern i societat a la Hispània Romana. Novetats epigràfiques. Homenatge a Géza Alföldy*, Tarragona, Fundació Privada Mútua Catalana, 2013, p. 115-120.

²⁴² BELTRAN, F. «Libertos y ... *op.cit.* p. 167.



Els mercades a les àmfores: els *tituli picti*

A les àmfores Dressel 20 provinents d'*Hispania* s'hi han trobat un conjunt d'inscripcions realitzades amb tinta, anomenades *tituli picti*, que ens aporten molta informació sobre el comerç i la distribució de la mercaderia continguda en aquests envasos (fig. 80). L'anàlisi d'aquests textos va venir de la mà de l'arqueòleg H. Dressel, qui fou el pioner en la classificació d'aquest material destinat a contenir oli, el qual arribava a Roma pel riu fins a l'actual zona del Testaccio. Un cop distribuït l'oli, les àmfores es llençaven i es trencaven en petits trossos que, acumulats durant els segles, van formar el que avui en dia es coneix com el Monte Testaccio, un monticle artificial creat a partir d'aquestes restes d'àmfores bètiques (fig. 81).²⁴³

Aquests *tituli picti* presents a les àmfores, ens proporcionen informació sobre el pes del contenidor i de la mercaderia, el nom del mercader, com també altres tipus de dades com les taxes que s'havien de pagar, el lloc de destinació, etc.

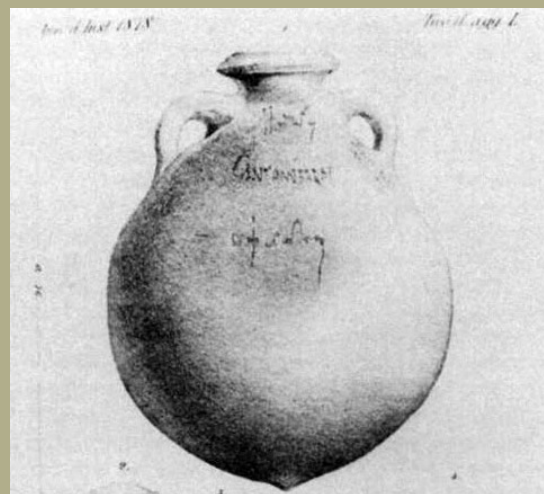


Fig. 80. Dibuix realitzat per H. Dressel que mostra una àmfora Dressel 20 amb els *tituli picti*.



Fig. 81. Imatge de detall de les àmfores Dressel 20 que formen el Monte Testaccio.

²⁴³ Les excavacions van ser iniciades a finals del s. XIX pel mateix Dressel, i encara avui dia ens aporten valuosíssima informació de tipus fiscal, gràcies als estudis que des de l'any 1989 porta a terme el Projecte Testaccio, dirigit pels professors J. M. Blázquez i J. Remesal <http://ceipac.gh.ub.es/MOSTRA/e_expo.htm> [Consultada el 12/02/2015].



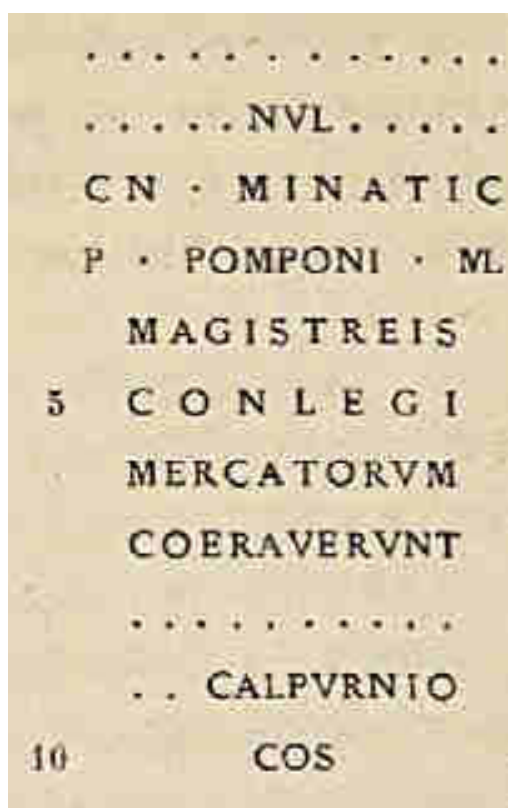


Fig. 82. Inscripció que cita una associació de mercaders. CIL X, 3773 = ILS 7274 (Càpua, Itàlia) 112-111 a.C.

tant civils com miliars (SYL. 97). També trobem, per exemple, una inscripció funerària dedicada a *C. Vettius*, probablement un comerciant de teles, que, tot i que no se'ns indica la seva professió, la podem deduir per la representació de dues persones mostrant peces de roba (SYL. 98/fig. 79).

Pel que fa a *mercator*, és una paraula que prové de la paraula *merx*, que vol dir mercaderia. *Mercator*, doncs, és qualsevol persona que es dedica a la venda o revenda de productes amb objecte d'obtenir beneficis.²⁴⁴

Segons la llei, es diferencia d'aquelles persones que treballen en una taverna i en botigues.²⁴⁵ De la mateixa manera, transporten mercaderies tant per terra com per mar, aquesta última modalitat podia fer-se amb els seus vaixells en el cas que en posseïssin, o bé per mitjà d'algú altre que en tingués, en aquest cas, els *navicularii*.²⁴⁶

Aquesta professió, de la mateixa manera que la del *negotiator*, portava intrínseca la mobilitat geogràfica. Un exemple de com era la vida d'un *mercator* la trobem en l'obra de Plaute, escrita el segle II aC anomenada *El Mercader*, una comèdia que narra les aventures del comerciant Carín fins a l'illa de Rodes, on s'enamora d'una esclava, i inspirada en una obra grega homònima anomenada *Emporos* (*El comerciant*), escrita pel poeta Filemó (segle IV-III aC).

El primer testimoni d'aquest ofici és una inscripció monumental d'inicis del segle II aC en al·lusió a un *collegii mercatorum*, trobada a Càpua (SYL. 99/fig. 82).

En època republicana els testimonis epigràfics conservats són de persones d'origen itàlic, i ja entrada l'època imperial, la situació varia lleugerament, de manera que el mot segueix descrivint a un petit comerciant, encara que el seu origen ja no és només itàlic sinó també d'altres zones de l'Imperi. Això demostra el creixement exponencial del seu rol comercial, fins a assolir la mateixa importància econòmica que els *negotiatores*.²⁴⁷ Tal com passa amb els *negotiatores*, els *mercatores* s'especialitzaven en una regió concreta o un producte determinat, per exemple, una inscripció trobada a Salerno (Itàlia) datada el segle I dC d'un *mercator vinarius* o mercader de vi (SYL. 100). Destaquem una altra inscripció dels segles II-III dC, en la qual *A. Herennuleius Cestus* era *negotiator vinarius*

²⁴⁴ BROEKAERT, W. *Navicularii et...* op.cit. p. 50.

²⁴⁵ Dig. 5.1.19.2.

²⁴⁶ Cf. *Infra*.

²⁴⁷ ROUGÉ, J. *Recherches sur...* op.cit. p. 287-291.



(comerciant de vi) i alhora *mercator omnis generis mercium transmarinarum*, és a dir, que comerciava amb tot tipus de béns portats de més enllà del mar (*transmarinus*) (SYL. 101).

Però si existeix un ofici per designar a la persona que explota econòmicament un vaixell comercialment i n'obté beneficis, aquest és el de *navicularius*. De nou la terminologia és confosa, tot i que el seu origen deriva del *naukleros* grec. Aquest *naukleros* era la persona al capdamunt de la jerarquia d'un vaixell mercant, essent el seu equivalent llatí *navicularius*, encara que hi ha diversitat d'opinions sobre si es podrien relacionar aquests dos oficis.²⁴⁸

Entenem doncs, per *navicularii*, a l'armador o navilier, és a dir, a la persona o entitat propietària d'un vaixell, o de més d'un, que l'explota comercialment en nom i compte propi, o que no essent-ne propietari, obté els beneficis del seu aprofitament mercantil.²⁴⁹

El *navicularius*, doncs, tenia l'opció de navegar amb el seu vaixell o bé quedar-se a terra i obtenir els beneficis derivats de l'explotació comercial d'aquest. En el segon cas, ell designaria a un *magister navis*, que era el càrrec més alt en un vaixell i qui s'encarregaria dels contractes de transport. Podia donar-se en cas que un *navicularius* posseís més vaixells de manera que no podia navegar amb tots alhora, així que hauria de designar més *magistri* per cadascun dels vaixells.²⁵⁰

A l'epigrafia, el mot *navicularius* apareix citat sovint de diverses maneres (*naucclerius*, *naucclarius*, *naucclerus* o *naviclaris*) encara que totes les variacions fan referència al mateix ofici. A les fonts literàries és descrit com la persona que decideix l'objectiu del vaixell i l'utilitza per dur a terme el seu negoci i obtenir-ne el benefici. Ciceró a més escrivia que era el responsable del tracte amb els passatgers i la seva dedicació era el comerç.²⁵¹ A més a més, a diferència dels mariners i altres oficis de transport, sempre apareix en contextos marítims i, en el cas que sigui en rius, apareix especificat amb l'epítet *amnicus* (*amnis* vol dir riu).²⁵² En època imperial tardana, eren un dels serveis públics de major importància per la seva vinculació amb l'*annona* publica, ja que eren els encarregats de transportar-la i abastir les ciutats.

En època imperial aquestes categories es desdibuixarien i probablement la totalitat de naviliers van entrar a formar part de les corporacions públiques; de fet, la mostra més clara del seu preponderant paper el trobem a les *stationes* de la plaça de les Corporacions d'*Ostia*, on en molts casos els mosaics mostren un rètol amb la seva procedència (SYL. 102/fig. 83).

Les fonts jurídiques el posen en estreta relació amb el *dominus navis*, ja que en molts casos podia ser la mateixa persona que posseïa vaixells i que els explotava comercialment. En la legislació romana, a més, sovint apareix *exercitor* com a si-

²⁴⁸ CASSON, L. *Ships and seamanship...* op.cit. p. 315 Cf. BROEKAERT, W. *Navicularii et ...* op.cit. p. 216 Cf. SIRKS, B. *Food for...* op.cit. p. 26-27.

²⁴⁹ s.v. "Armador/a" a TERMCAT, CENTRE DE TERMINOLOGIA; CATALUNYA. DEPARTAMENT DE TREBALL I INDÚSTRIA. *Diccionari de les ocupacions*. [Barcelona]: Generalitat de Catalunya. Departament de Treball i Indústria, 2004. ; s.v. "Navilier/a" SALVADOR, J. *Paraules de mar* [en línia]. Barcelona: TERMCAT, Centre de Terminologia, cop. 2010 <http://www.termcat.cat/ca/Diccionaris_En_Linia/120> [Consultada el 6/03/2015]. Descartem l'accepció d'Isidor de Sevilla (s. VI-VII) que els defineix com a constructors de vaixells (Isid. *Orig* 19.19.1).

²⁵⁰ SIRKS, B. *Food for...* op.cit. p. 26-27.

²⁵¹ Cic. *Att.* 9, 3; *Fam.* 16, 9.

²⁵² BROEKAERT, W. *Navicularii et...* op.cit.



Fig. 83. Vista de la *statio* dels *navicularii et negotiantes Karalitani* de Càller (Cagliari, Sardenya) que tenien una seu a la plaça de les Corporacions, *Ostia*. 200 dC.

nònim de *navicularius*.²⁵³ A partir del segle I dC, les fonts fan referència a *navicularius* com a armador que assisteix al transport oficial de l'*annona*. Aquests naviliers farien un contracte amb l'estat romà durant cinc anys per proveir a la ciutat amb aliments i, a canvi, obtindrien compensacions fiscals i privilegis fiscals.²⁵⁴ Integraven, a més, una corporació molt àmplia amb un *corpus* i un ordre interdependent que s'ubicava en diferents províncies de l'Imperi. De fet, precisament a partir del segle III el corporativisme obligatori s'instaurà amb la creació de *corpus naviculariorum*.²⁵⁵ Això va facilitar el control d'aquests naviliers i

les seves naus per part de l'Estat. El terme *navicularius* doncs, va quedar reservat per a propietaris, armadors i capitans. L'Estat atorgaria llavors nombrosos privilegis per poder mantenir el servei públic de l'*annona*.²⁵⁶

En relació les exportacions, destaquem a l'antiga ciutat portuària de *Leptis Magna*, a Líbia, una inscripció situada a la base d'un monument honorífic, en el qual es representen dos vaixells de diferent tipologia. Aquest epígraf està dedicat a *Porfyrius*, probablement un exportador d'animals del centre d'Àfrica, ja

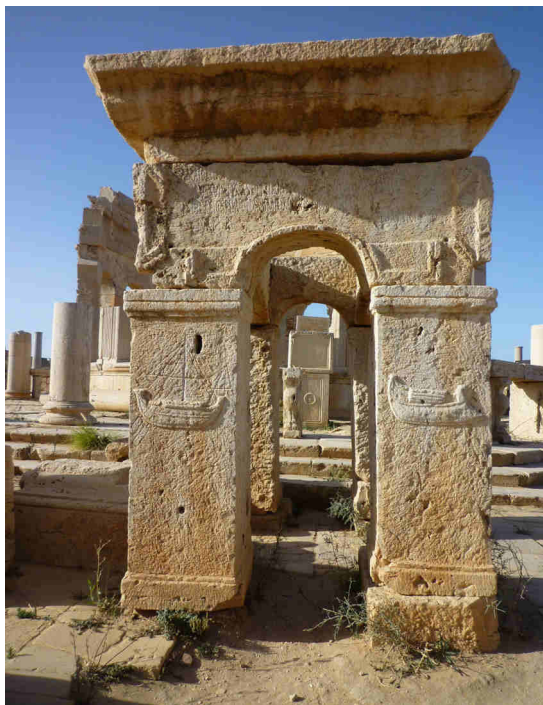


Fig. 84. Arc votiu dedicat a *Porfyrius*. IRT 603 = AE 2010, 1780 (*Leptis Magna*, Líbia), segle III – IV dC.



Fig. 85. Inscripció funerària de *C. Utius*. ILJug 3, 2203 = AE 1933, 74; 1251 (*Salona*), segle I dC.

²⁵³ ROUGÉ, J. *Recherches sur...* op.cit. p. 245 i ss i BROEKAERT, W. *Navicularii et...* op.cit. p. 220.

²⁵⁴ BROEKAERT, W. *Navicularii et...* op.cit. p. 221.

²⁵⁵ Sobre un estudi complet dels *navicularii*, vegeu monografia de DE SALVO, L. *Economia privata...* op.cit.

²⁵⁶ *Ibidem* p. 29.



que la inscripció al·ludeix a les *ferae dentatae*, possiblement elefants, com també la representació de les naus²⁵⁷ (SYL. 103/fig. 84). Tot i que no sabem l'ofici precís de *Porfyrius* (*navicularius*, *negotiator* o *mercator*) és un exemple molt clar de la varietat d'elements de luxe, en aquest cas elefants, que s'exportaven per tot l'Imperi. En aquesta línia, altres inscripcions ens remeten a personatges que possiblement també exercien de *navicularius*, com és una estela funerària del segle I dC i situada a Salona, on apareixen figurats els dos difunts i a la base, un relleu d'un vaixell de vela. Un dels difunts, *C. Utius*, era sense dubte un mercader o capità de vaixell, ja que la inscripció parla pels seus viatges per terra i mar (*terraque marique*)²⁵⁸ (SYL. 104/fig. 85).

COMERCIANTS I NAVILIERS A TARRACO

En època tardoantiga tenim documentada en el Codi Teodosià una legislació de Constantí que parla dels *navicularii* d'*Hispania*, que juntament amb armadors d'altres ciutats, obtenen privilegis per part de l'Estat romà (*Ex quocumque Hispaniae litore portum urbis Romae navicularii navis intraverit[...]*).²⁵⁹ L'existència d'un *corpus naviculariorum* a *Hispania*, concretament a la Bètica, respon a l'alt grau de desenvolupament polític, social i econòmic de la zona, de manera que garantien el subministrament a Roma d'oli i gra.²⁶⁰

Pel que fa a Tarragona, si tenim un testimoni prou documentat és dels comerciants; però sobretot l'empremta que aquests han deixat epigràficament i arqueològicament. La quantitat ingent de material ceràmic que hi ha a la ciutat és sense cap mena de dubte una prova del dinamisme comercial i de la gran quantitat de productes que arribaven en suport ceràmic, per sort conservats, però també d'altres materials en altres contenidors peribles i que no han deixat constància arqueològica però que malgrat tot eren productes de primera necessitat que estarien presents a les bodegues dels vaixells. De la mateixa manera, des de l'arribada del contingent militar en el context de la Segona Guerra Púnica, *Tarraco* començà a rebre immigrants itàlics, que, durant època tardorepublicana formarien part de la població de la ciutat, i més tard de persones de tot l'Imperi. Aquest procés desembocà en el desenvolupament de la ciutat republicana tant en l'àmbit urbà, amb la construcció del fòrum de la colònia, com en el social i econòmic, ja que la ciutat esdevindria un focus d'atracció de comerciants que vindrien atrets per aquesta prosperitat d'una ciutat en formació amb totes les oportunitats comercials que això suposava.²⁶¹ Aquests itàlics, la majoria lliberts, representaven

²⁵⁷ ROSTOVITZ, M. *Historia social y económica del imperio romano*, Madrid, Espasa-Calpe, 1937, Làmina XLV/2.

²⁵⁸ *Ibidem* Làmina XLIV.

²⁵⁹ *Cod. Theod.* 13.5.4; 13.5.8.

²⁶⁰ CAÑIZAR, J. L. «Los Navicularii Hispaniarum en el contexto de la documentación legislativa tardoantigua». *Hispania antiqua*, 23, 2010, p. 295-310.

²⁶¹ LASHERAS, A.; TERRADO, P. «New approaches to the study of the harbour of *Tarraco*: archaeological and literary research (3rd century BC-8th century AD)» «*Interdisziplinäre Forschungen zu Häfen von der Römischen Kaiserzeit bis zum Mittelalter*» VON CARNAP-BORNHEIM, C.; DAIM, F.; ETTTEL, P.; WARNKE, U. ed. Römisch-Germanisches Zentralmuseum, *en premsa*.



Fig. 86. Inscripció d'*Ingenus* i *Amoena*. CIL II²14, 2261 = IRAT 37 = RIT 914 (Tarraco), segle I dC.

els interessos dels seus patrons a *Hispania*, per exemple, en el negoci del vi.²⁶² Les inscripcions republicanes de la ciutat ens ofereixen gentilicis típicament itàlics, concretament de les regions de la Campània, el Samni i Itàlia Central.²⁶³ Aquest seria el cas d'una inscripció funerària del segle I dC procedent del Vilar de Reus on, segons Gorostidi, possiblement s'hi anomenen immigrants itàlics (SYL. 105). La inscripció, fragmentària, no conté dedicació, però sí

que cita a una parella, *Ingenus*, que probablement provindria del Nord d'Itàlia i s'hauria establert a *Tarraco*; i a *Amoena*, lliberta d'*Statius*, el nom de la qual és poc habitual d'*Hispania* i tindria connotacions itàliques (fig. 86).²⁶⁴

Recents investigacions basant-se en la documentació epigràfica d'època republicana confirmen la presència de persones arribades d'ultramar involucrades en la vida socioeconòmica de la ciutat.²⁶⁵ Igualment, existeixen a *Hispania* estudis sobre la immigració en l'àmbit general,²⁶⁶ com també d'específics, com és el cas de *Carthago Nova* (Cartagena), una ciutat d'acollida de *magistri* (mestres de corporacions) procedents de la Campània atrets per l'activitat minera que arribaven a la ciutat per comerciar per via marítima.²⁶⁷

De la mateixa manera, l'epigrafia reflecteix el moviment poblacional gràcies a epígrafs que ens presenten aquesta mobilitat de persones. En àmbit militar coneixem molts epígrafs durant l'època de la conquesta, però el nombre d'inscripcions augmenta durant època imperial. Així per exemple, podem saber de persones que han vingut de fora de la ciutat per expressions com ara *domo*, que

²⁶² REVILLA, V. «Ánforas y epigrafía anfórica en Hispania Tarraconensis», *Epigrafía anfórica*, ed. REMESAL, J. Barcelona, Universitat de Barcelona, 2004, p. 159-196; REVILLA, V. «Onomástica en epigrafía anfórica de la Hispania Tarraconense: algunas consideraciones sobre su significado y métodos de análisis», *Acta XII Congressus internationalis epigraphiae graecae et latinae*, 2007, p. 1183-1192; BERNI, P.; CARRERAS, C.; REVILLA, V. «Sobre Dos Nuevos Cornelii del vino Tarraconense», *Laietania, Estudis d'història i d'arqueologia de Mataró i del Maresme*, 1998, p. 109-124

²⁶³ BARREDA, M.A. *Gentes itálicas...* op.cit. p. 196.

²⁶⁴ GOROSTIDI, D. *Ager Tarraconensis. Les inscripcions romanes (IRAT)*, Documenta, Tarragona, Institut Català d'Arqueologia Clàssica, 2010, núm. 37.

²⁶⁵ STECK, T.D.; PELGROM, J. ed., *Roman Republican Colonization. New Perspectives from Archaeology and Ancient History*, Papers of the Royal Netherlands Institute in Rome, Roma, Palombi, 2014, p. 62.

²⁶⁶ HALEY, E.W. *Migration and economy in roman Imperial Spain*, Aurea Saecula, Barcelona, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1991, p.5; ALFÖLDY, G. «Tarraco», *Forum. Temes d'Història i Arqueologia Tarragonines*, 8, 1991; DÍAZ, B. *Epigrafía latina republicana de Hispania*, Documenta, Barcelona, Universitat de Barcelona, 2008. BARREDA, M.A. *Gentes itálicas...* op.cit.

²⁶⁷ RAMALLO, S.; MARTÍNEZ, M. «El puerto de Carthago Nova : eje de vertebración de la actividad comercial en el sureste de la Península Ibérica», *Bollettino di Archeologia on line I. Vol. speciale*, 2010, p. 141-159; STEFANILE, M. «Gentes procedentes de Campania en la explotación de las minas de Carthago Nova», *PHICARIA. III Encuentros internacionales del Mediterráneo. Minería y Metalurgia en el Mediterráneo y su periferia oceánica*, ed. LOPEZ, J. M. Universidad Popular de Mazarrón, Concejalía de Cultura, 2015, p. 170-180; ANTOLINOS, J.A.; DÍAZ, B.; GUILLÉN, M.C. «Minería romana en Carthago Nova: el Coto Fortuna (Murcia) y los precintos de plomo de la Societas Argentifodinarum Ilucronensium», *Journal of roman archaeology*, 2013, p. 88-121; DÍAZ, B. «Los argentarii... op.cit.



Tarraco i les importacions de gran volum

A *Tarraco* no només hi arribaven aliments, ceràmica o altres objectes. Si per alguna cosa es caracteritzava la ciutat de *Tarraco* era per la seva arquitectura monumental, reflectida sobretot per l'ús de marbre en molts edificis públics. Ja hem vist com l'arqueologia subaquàtica ha permès recuperar molts elements arribats en vaixells, com ara columnes de granit o el mateix sarcòfag d'Hipòlit, elements que reflexen les importacions de luxe. Un exemple és el granit que provenia de l'antiga Troia, conegut com a granit de la *Troade*. *Tarraco* conserva un total de 45 columnes d'aquest tipus de material, un dels més luxosos que s'importava a la ciutat des del segle II dC. (fig. 87). L'arribada d'aquest material estava destinada a decorar àrees rellevants de la ciutat, com ara el pòrtic del fòrum colonial. Això posa de rellevància l'existència de rutes comercials amb Turquia, així com la capacitat del port tarragoní per rebre vaixells tan grans com per a poder descarregar aquest material. De fet, les quatre columnes que adornen la façana del Palau de la Generalitat a la plaça de Sant Jaume, provenien d'algun important edifici romà de la capital tarraconense, les quals van ser traslladades a Barcelona durant el segle XVI per a la construcció del Palau.²⁶⁸

Però no només s'importaven elements de luxe per a l'arquitectura, en aquest sentit, també n'hi havia relacionats amb la producció. Aquest seria el cas dels molins importats de la Campània (Itàlia) que evidencien un comerç de manufacturats de bona qualitat entre *Hispania* i la península Itàlica. A Tarragona en el transcurs d'unes excavacions es va trobar un molí datat el 260/270 dC realitzat amb pedra volcànica procedent de Pompeia (SYL. 106). Es tracta d'una *mola asinaria* (fig. 88), és a dir, de tracció animal i que estaria en relació a l'elaboració de pa.²⁶⁹



Fig. 87. Mostres de granit de la *Troade* conservades al passeig Arqueològic de les Muralles, Tarragona.



Fig. 88. Imatge de la peça superior (*catillus*) d'un molí de farina de tracció animal conservat al Museu Nacional Arqueològic de Tarragona.

²⁶⁸ RODÀ, I.; PENSABENE, P.; DOMINGO, J.A. «Production and distribution of Troad granite, both public and private», *Interdisciplinary Studies on Ancient Stone. ASMOSIA X. Proceedings of the tenth International Conference. Rome, 21-26 May 2012*, ed. PENSABENE, P., GASPARINI, E., Roma, L'Erma di Bretschneider, 2015, 311-322 i RODÀ, I.; PENSABENE, P.; DOMINGO, J.A. «Columns and rotae in Tarraco made with granite from the Troad», *Interdisciplinary Studies on Ancient Stone. Proceedings of the ASMOSIA Conference (Tarragona 2009)*, ed. GUTIÉRREZ, A.; LAPUENTE, P.; RODÀ, I., Tarragona, Institut Català d'Arqueologia Clàssica, 2012, 15-27.

²⁶⁹ GOROSTIDI, D.; LÓPEZ, J.; ROYO, H. «Inscribed Pompeian Mills from Tarragona, Spain», *Tilting at mills. The 5th international colloquium on the Archaeology & Geology of mills and milling (Almeria, Spain, 5-8 march 2014)*, ed. ANDERSON, T. en premsa.

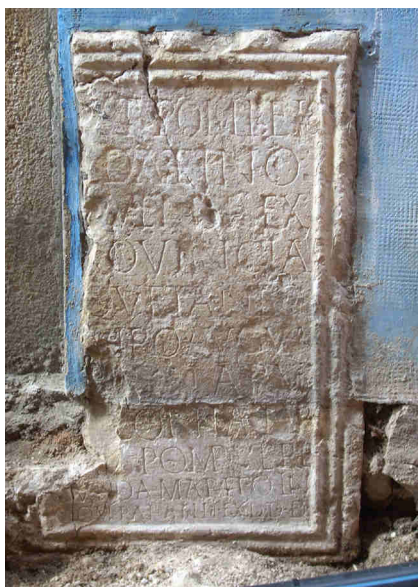


Fig. 89. Inscripció dedicada a Sex. Pompeius. CIL II²/14, 1258 = RIT 401 = AE 2011, 593 (Tarraco), finals segle I dC-inicis segle II dC.



Fig. 90. Reproducció del signaculum original de Dénia realitzat al Museu del Port de Tarragona.



Fig. 91. Àmfora tarraconense del tipus Dressel 2/4 recuperada al derelict de Berà. Museu Nacional Arqueològic.

indica la seva ciutat d'origen, exemplificat per *Aufidia Prima*, una dona que provenia de la ciutat africana de *Cirta (domo Cirta)*²⁷⁰ (SYL. 107).

Tenim documentades a la ciutat de Tarraco diverses inscripcions en relació al comerç. La primera de totes és una dedicació d'una base d'estàtua datada a finals del segle I dC i inicis del II dC situada a Tarragona, en memòria de S. *Pompeius Sedatinus*, un llibert provinent d'*Aquae Tarbellicae*, l'actual Dax (França). Sex. Pompeius s'hauria traslladat a la capital, on fou sevir augustal i decurió, molt probablement per raons comercials²⁷¹ (SYL. 108/fig. 89).

Un altre element que ens indica el paper preponderant de la ciutat en el panorama comercial Mediterrani és la troballa d'un segell d'un mercader originari de Tarraco. En un derelict trobat al nord de la punta de l'Almadrava, a Dénia, s'hi van trobar, entre altres elements, dos signacula de forma circular, és a dir, dos discos de plom que servien com a segell per a marcar els taps de les àmfores amb el nom del comerciant (fig. 90). En aquest cas, el text deixa llegir el nom del llibert T. *Claudius Amiantus*, que, segons Gisbert Santoja, estaria en relació amb l'ús comercial d'unes àmfores de producció a Tarragona, les Dressel 2-4 (fig. 91).²⁷²

El context on es va trobar fa pensar en què devien formar part d'un carregament de vi tarraconense, amb el qual es marcaven les àmfores del merca-

²⁷⁰ Sobre els estrangers documentats a la ciutat, vegeu HALEY, E.W. *Migration and...* op.cit.

²⁷¹ Sobre la peça, vegeu HALEY, E.W. *Migration and...* op.cit. p. 36 i GOROSTIDI, D.; LÓPEZ, J. «Decurio Larum coloniae Tarraconensium. Nueva lectura de la inscripción RIT 401», *Epigraphica*, LXXIII, 2011, p. 376-380.

²⁷² Sobre el signaculum, vegeu BERNI, P.; GOROSTIDI, D. C. «Iulius Valerianus et C. Iulius Iulianus: mercatores de aceite bético en un signaculum de plomo para ánforas Dressel 20». *Journal of Roman Archaeology*, 26, 2013, p. 167-189. Pel que fa a la interpretació, vegeu GISBERT, J. A. «Puerto y fondeaderos de Dénia en la Antigüedad Clásica: evidencias de comercio y distribución de vino y aceite en Dianium y su territorium», *Actas V Jornadas int. de arqueología subacuática, Gandía 2006*, ed. BALLESTER, J.; PASCUAL, G., Valencia, 2008.



Tarraco i el vi

El transport del vi en època romana es duia a terme majoritàriament per via marítima. La *Tarraconensis*, en especial *Tarraco* i posteriorment *Barcino*, esdevingueren punts clau en el comerç del vi. La capital provincial es va convertir en un centre articulador del comerç i de distribució vinícola. A més, sabem per les fonts literàries la bona qualitat d'aquest vi tarraconense, només equiparable o superat pel que es produïa a la Campània, mentre que el de *Barcino* i la costa laietana era considerat de més baixa categoria (Plin. *Nat.* 14.71). Les exportacions de vi de la *Tarraconensis* són conegudes des del segle II aC gràcies als testimonis literaris i l'arqueologia, així com per les restes de derelictes trobats no només a la costa catalana sinó també en altres regions de l'Imperi que duïen carregament de vi procedent de la capital provincial. Aquestes exportacions van ser vigents fins entrat el segle III dC.

De la mateixa manera, els estudis sobre les marques dels segells (fig. 92) ens aporten informació sobre el taller de fabricació de les àmfores, i els *tituli picti* sobre el comerciant, la tara o el contingut.

A l'antiga *Tarraco* hi ha constància de l'existència del comerç de vi a través de les àmfores conservades -sobretot les del tipus Dressel 2-4, originàries de la *Tarraconensis*- com també en l'arquitectura de la ciutat. Destaquem l'existència d'una *cella vinaria* (fig. 93), és a dir, el celler o magatzem on es guarden els contenidors de vi —barrils i àmfores—, trobada al passatge Forns. La troballa d'aquesta estructura, datada el segle III dC, documenta, a més, l'existència de grans contenidors ceràmics —*dolia*— disposats en bateria i una canalització, destinada a la producció de vi. Tot i que no s'ha documentat cap premsa, el local serviria per emmagatzemar el vi i donar-li el seu tractament final.²⁷³



Fig. 92. Calc en silicona d'un segell en una àmfora Dressel 20 procedent del Monte Testaccio, Roma.

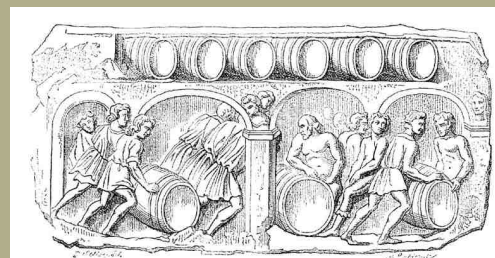


Fig. 93. Dibuix d'una *cella vinaria* procedent del Museu d'Augsburg (Alemanya).

tor Amiantus. Així doncs, per la situació del derelict, l'origen del carregament d'aquestes àmfores era Tarragona, d'on procediria el mercader, que a més ha deixat testimoni en la dedicació d'una estàtua al seu amic *L. Perperna Numisianus* (SYL. 109). Aquest personatge seria un comerciant que, sota l'empara de *Numisianus*, *sevir augustal* de la ciutat, hauria tingut probablement facilitats per

²⁷³ DÍAZ, M.; MACIAS, J.M., TEIXELL, I, 2005.



desenvolupar la seva activitat comercial, fins i tot fent exportacions fora de *Tarraco*.²⁷⁴

A més del llibert *Amiantus*, existeixen també dos epígrafs datats entre els segles II i III dC a *Tarraco* en referència a comerciants. El primer de tot es tracta d'un epígraf que cita a *Q. Ovilius Venustianus*, un negociant, mentre que el segon és un *mercator* provinent d'*Ausone* (actual Vic) que hauria vingut a la capital a fer negocis i on hauria mort (SYL. 110 i 111).

2.7.2 ELS PESCADORS

Si hi ha un ofici per excel·lència lligat al món del port, és el de la pesca. La persona que el realitzava era el *piscator* o pescador (fig. 94). La pesca era un important element de l'alimentació romana, no només per al consum sinó també per a l'elaboració de salaons i *garum*.

Les fonts antigues fan referència a l'activitat pesquera, especialment la que es desenvolupava a la costa, fos en badies, o golfs tancats, o en aigua dolça i també a les barques utilitzades en aquesta activitat.²⁷⁵

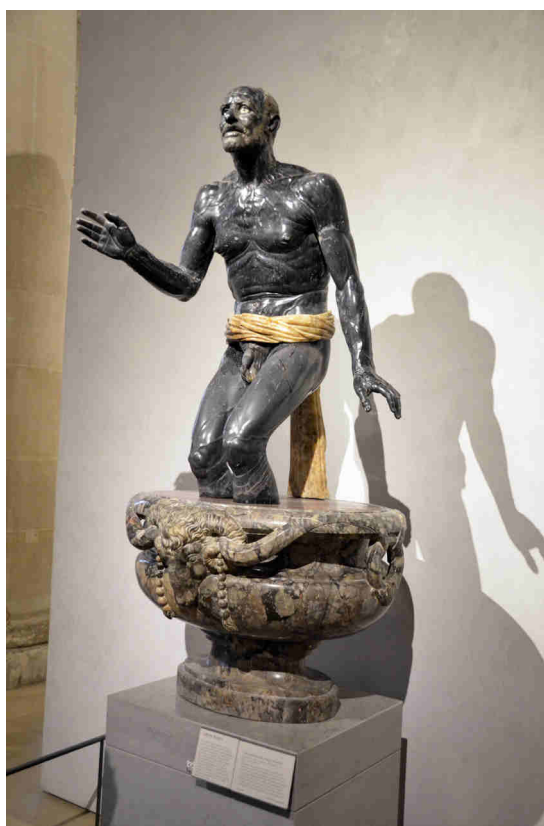


Fig. 94. Escultura en marbre que mostra un pescador. Segle II dC. Museu del Louvre, París.

La iconografia és una font importantíssima per conèixer les tècniques emprades en aquesta activitat. A les pintures i mosaics hi apareixen representades dos tipus d'escenes de pesca: d'una banda existeixen passatges mitològics sobre una divinitat, com ara el naixement de Venus, triomf de Neptú o sobre nimfes, etc., i també representacions de paisatges idealitzats o fantàstics (peixos monstruosos o ambients nilòtics). D'altra banda, hi ha imatges realistes, amb el mar ple de peixos i crustacis i pescadors a bord de petites embarcacions que realitzen el seu ofici per mitjà de diverses arts. Són habituals també les pintures de ports, sobretot els de Nàpols, Pozzuoli i Baia²⁷⁶ (fig. 96).

Les fonts textuais ens parlen també els procediments de pesca utilitzats en època romana.²⁷⁷ El més habitual era utilitzar un ham de bronze o ferro que es lligava a un fil fet de crin de ca-

²⁷⁴ BERNI, P.; GOROSTIDI, D. C. «Iulius Valerianus ... *op.cit.* p.179.

²⁷⁵ El tipus d'embarcació que s'utilitzava en la pesca eren barques lleugeres que podien tenir veles o no, i que alhora també servien per fer transbord de mercaderies.

²⁷⁶ PENSA, M. «Moli, fari e pescatori: La tradizione iconografica della città portuale in età romana», *Rivista di archeologia*, 23, 1999, p. 94-130.

²⁷⁷ Plin. *Nat.* 9 *passim*.

El *garum*

El *garum* era una salsa de peix molt apreciada a la cuina romana que s'utilitzava com a condiment en diversos plats. Apici, a la seva obra *L'art de la cuina*, narra com s'havia de dur a terme la seva preparació. La salsa, que s'obtenia de peix que es deixava macerar amb sal, s'envasava en àmfores i es transportava posteriorment a altres ciutats per via marítima (fig. 95). L'arqueologia ha documentat factories de fabricació de *garum* a moltes ciutats costaneres, com ara les restes conservades a *Baelo Claudia* (Cadis), ja que es tractava d'un producte molt apreciat i luxós. Estava elaborat amb peixos com ara salmons, sardines, anxoves o arengades, que es barrejaven amb les vísceres de peixos més grans com ara tonyina i es deixaven reposar en salmorra al sol durant tot l'estiu. En combinació amb herbes aromàtiques, el resultat era una salsa macerada de la qual s'hi separava la part líquida, anomenada *liquamen*, de la sòlida, que tenia per nom *hallec*.



Fig. 95. Mosaic que representa una àmfora que conté *garum*, procedent de la vila romana d'*Aulus Umbricius Scaurus*, a Pompeia, on es produïa aquest producte (SYL. 112).

vall o lli i que es manipulava de forma manual o per mitjà d'una canya. També s'utilitzava una xarxa de mida variable en funció de l'art de pesca que es feia servir (a mà, encerclament, arrossegament, etc.).²⁷⁸ Per pescar peixos de mida mitjana i gran es feia servir la fitora, un arpó de tres o més puntes, i l'arpó. Per últim, el procediment de la nansa, que consistia a fer un ormeig de pesca fet amb un entramat de vímet o joncs per atrapar els peixos²⁷⁹ (fig. 97).

Pel que fa a l'organització dels pescadors, sabem per testimonis epigràfics trobats a diferents indrets de



Fig. 96. Fresc conservat a Stabia (Itàlia) que mostra la representació d'un port, possiblement Pozzuoli.

²⁷⁸ A.A.V.V. *Pescadors de l'antiga Empúries*, Girona, Museu d'Arqueologia de Catalunya-Empúries, Ajuntament de l'Escala, 2006.

²⁷⁹ CULLIN-MINGAUD, M. *La vannerie...* op.cit.; BEKKER-NIELSEN, T. «Fishing in the Roman World», *Ancient Nets and Fishing Gear. Proceedings of the International Workshop on «Nets and fishing gear in Classical Antiquity: a first approach»*, ed. BEKKER-NIELSEN, T.; BERNAL, D. Càdiz, Universidad de Càdiz, Aarhus University Press, 2007, p. 187-203; BEKKER-NIELSEN, T. «Roman fishing technology in context», en *Proceedings of the HMAP International Summer School: When Humanities Meet Ecology*, ed. GERTWAGEN, R et al., Trieste, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, 2009, p. 25-33.



Fig. 97. Imatge que mostra una escena de pesca. Segle III dC. Museu del Bardo, Sousse (Tunísia).



Fig. 98. Estela funerària d'Aurelia Nais, *piscatrix*. CIL VI, 9801 = ILS 7500 (Roma) 69/80 dC. Museu de les Termes de Diocleciana.

l'Imperi que podien exercir a títol individual, com també units en corporacions juntament amb altres ocupacions i en diverses cronologies. En el primer cas, destaquem a una *piscatrix*, anomenada *Aurelia Nais*, probablement una majorista del peix que realitzava la seva tasca a Roma durant el segle I dC (SYL. 113/fig. 98). En el segon cas, els trobem associats amb els *urinatores* a la zona del baix Tíber (segle III dC) (SYL. 15, 114 i 115) i amb els barquers *caudicarii* a Roma (any 400 dC) (SYL. 116).

LA PESCA A LA CAPITAL

A Tarragona no hi ha cap inscripció que citi cap pescador, tot i que, com hem vist anteriorment, les excavacions arqueològiques constaten l'existència de contenidors de tipologia diversa destinats a contenir productes de la pesca.

Tot seguit, les fonts que sí ens aporten dades de l'economia tarragonina en època ibèrica i romana. De fet, les primeres evidències a la zona portuària de *Tarraco* es poden datar entre els segles V-IV aC, concretament es tracta d'unes estructures d'hàbitat properes a la badia portuària i prop del riu *Tulcis* que podien estar relacionades amb l'explotació marítima.²⁸⁰ L'existència d'un *oppidum* ibèric en aquesta zona i de construccions properes a la platja és un reflex de la incipient activitat econòmica lligada al mar, la qual es perpetuaria en època romana. És aleshores quan tenim el testimoni de l'historiador Tit Livi, que narra com els *piscatores Tarraconenses* que navegaven per la zona, durant el transcurs de la Segona Guerra Púnica, van avisar a P. Corneli Escipió de les potents defenses de *Carthago Nova*.²⁸¹

²⁸⁰ BEA, D. «El port... *op.cit.*

²⁸¹ Liv. 26.45.7. RUIZ DE ARBULO, J. «Eratóstenes, Artemidoro... *op.cit.*



El mosaic dels peixos

Al Museu Nacional Arqueològic de Tarragona es conserva un mosaic, popularment conegut com el mosaic dels peixos, que mostra quaranta-set espècies diferents de fauna marina (fig. 99).

Està construït mitjançant la tècnica d'*opus tessellatum* i data del segle III dC. El mosaic es va trobar a la vil·la romana de Cal·lípolis, a Vila-seca, i és un exemplar dels elements de decoració luxe que contenia l'edifici. La representació dels animals marins, inclou en la seva major part peixos, però també cefalòpodes i mamífers, tots aptes per al consum humà. Entre aquestes espècies, per exemple, s'hi pot veure un pop, un llamàntol, una sípia i un calamar.



Fig. 99. Mosaic dels peixos, vil·la romana de Cal·lípolis (Vila-seca). Segle III dC. Museu Nacional Arqueològic de Tarragona.

2.8 LA VENDA DELS PRODUCTES (MERCATS I *TABERNAE*)

L'últim estadi del procés comercial era la venda dels productes a les botigues. Tot i que moltes mercaderies es portaven a través del mar i es destinaven, o bé als magatzems o bé a les botigues per a la seva venda, també era molt comú l'existència de petits tallers on els oficials treballaven una matèria i alhora la venien. La iconografia està plena de representacions del dia a dia en botigues i tallers, de manera que ens permeten aproximar-nos a com es venien i fabricaven els productes a qualsevol port.²⁸²

Pel que fa als establiments, podem trobar-ne diferents tipus. En primer lloc, trobem la *taberna*. Entenem per *taberna* una botiga o magatzem de venda al detall, un petit negoci custodiat per un *tabernarius*. No obstant això, és poc habitual trobar un *tabernarius* a les inscripcions de forma individual, sinó que és més comú trobar-lo en associacions, com mostra una inscripció del segle II dC trobada a Cimiez (França) que cita els *tabernarii Salienses* que fan un homenatge al seu patró *Flavius Sabinus* (SYL. 117). Igualment apareixen documentats conjuntament segons ens aporten dues inscripcions del segle IV dC trobades a Roma (SYL. 118 i 119).

L'especialització de les tavernes s'especifica, a més, per mitjà d'un qualificatiu, per exemple, la *taberna vinaria* era on es venia el vi.²⁸³ De la mateixa manera, la legislació regula la seva feina, com també especifica en molts casos qui són els propietaris o *dominus*, distingint-se dels altres treballadors.²⁸⁴

Hi havia altres establiments igualment dedicats a la venda de productes però que principalment oferien menjar i beguda, que s'anomenaven respectivament *cauponae*, *popinae* i *thermopolia*.²⁸⁵ La *caupona* i la *popina* oferien menjar i lloc per a dormir, mentre que el *thermopolium* consistia en un establiment on hom podia prendre begudes calentes (l'adjectiu *thermo* vol dir "calent" en grec) (fig. 100).

L'arqueologia ens documenta la presència d'aquests establiments a les ciutats, no només a les portuàries, amb una configuració arquitectònica semblant: es caracteritzaven principalment per tenir armaris (*armaria*), bancs i taules (*tabulae*, *mensae*) i cadires (*sellae*). Després, en funció del taller o del tipus de producte que es venia, podien tenir altres mobles auxiliars. Generalment, constaven d'un aparador que donava a peu de carrer. Aquesta banquetta tenia uns orificis on s'hi col·locaven els productes i recipients de ceràmica de grans dimensions —*dolia*— que contenien els líquids o els aliments²⁸⁶ (fig. 101).

L'organització de les botigues, generalment també es feia de cara al públic: eren llocs molt reduïts, i generalment constaven d'un taulell. La mercaderia es disposava a la vista dels clients i sovint estava fora al carrer (fig. 102).

²⁸² GRIMALDI, G. *Botteghe romane. L'arrendamento, Vita e costumi nel Mondo Romano Antico*, Roma: Quasar, 2005, p. 1.

²⁸³ Veure *saccarii/phalangarii* amb la problemàtica del transport i venda del vi.

²⁸⁴ TRAN, N. *Dominus Tabernae. Le statut de travail des artisans et des commerçants de l'Occident Romain*, Roma, Ecole Française de Rome, 2013, p. 62.

²⁸⁵ RUIZ DE ARBULO, J. «Les negoces d'hôtellerie à Pompei: une perspective archeologique», *Le Jardin des Antiques. Amis du Musée Saint Raymond de Toulouse*, 21, 1996, p. 8-18.

²⁸⁶ Sobre aquest tema, vegeu l'estudi de GRIMALDI, G. *Botteghe romane...* op.cit.



Fig. 100. Relleu procedent d'un sarcòfag. La imatge mostra un vaixell ancorat prop del port i una petita embarcació que s'apropa al port, identificat amb el far. L'escena de la dreta representa una escena en una *caupona*. La imatge també s'ha interpretat com el viatge que fa el difunt a l'altra vida. Necròpolis d'Isola Sacra. Ostia. Segle II dC. Museu de la Civiltà Romana, Roma.



Fig. 101. Imatge d'una *taberna* on es venien cereals. Herculà, Itàlia. Segle I dC.



Fig. 102. Relleu que mostra una botiga amb el gènere exposat en àmfores, en aquest cas aliments. Museus Vaticans, Roma.

L'epigrafia així mateix documenta la presència de treballadors i treballadores en aquests punts de venda. Un exemple d'una dona relacionada amb una *caupona* o *popina* és la que es troba representada en un epitafi trobat a Mèrida i conservat al museu de la ciutat (SYL. 120). La inscripció (segle I dC) està feta en record de *Sentia Amaran-tis*, la qual apareix representada amb una túnica curta, senzilla, de mànigues llargues, que aboca vi d'un barril a una gerra²⁸⁷ (fig. 103).

²⁸⁷ Segons Alfaro, la presència de dones en qual-sevol d'aquests establiments, on els homes solien beure, estava mal considerada. ALFARO, C. «La mujer y el trabajo en la Hispania prerromana y romana. Actividades domésticas y profesionales», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 40, 2010, p. 33.



Fig. 103. Inscripció funerària de la tavernera Sentia Amaran-tis. ERAEmerita 163 (Mèrida), segle I dC. Museu d'Art Romà, Mèrida.

MERCATS I BOTIGUES A TARRACO

L'arqueologia és el testimoni més clar de l'existència de tavernes i zones comercials.

Tarraco és el clar exemple de com les places públiques estarien destinades al comerç i als negocis, convertint-se així en el centre social i polític i, per tant, en una de les zones més concorregudes de la ciutat.²⁸⁸ Sense anar més lluny, al fòrum de la colònia hom hi pot trobar la basílica, associada a una plaça envoltada per columnes i tancada a la part sud per una bateria de *tabernae* destinades als afers comercials²⁸⁹ (fig. 104). De fet, l'emplaçament del fòrum republicà a la part baixa de la ciutat no és casual car es trobava localitzat en una situació privilegiada, prop de les instal·lacions portuàries, que li permetia articular-se com a punt de trobada de persones i de compravenda de mercaderies.

Però també fora d'aquestes places hi ha vestigis que apunten a l'existència d'estructures de tavernes portuàries, malmeses per construir a sobre el teatre en època augusta.²⁹⁰

També a Tarragona les recents investigacions dirigides per Teixell i Roig, han posat a la llum l'existència d'un establiment identificat com una *taberna lusoria*, és a dir, un lloc on s'hi practicaven específicament jocs d'atzar.²⁹¹ Aquesta taverna, malgrat no estar situada a la zona portuària —se situaria extramurs, a l'actual zona del Mercat Central— fou construïda el segle I dC i constava de dues plantes, essent el soterrani la zona on es feia aquesta pràctica il·legal. Tot i que no se sap amb seguretat quin tipus d'establiment era —*thermopolium*, *popina* o *caupona*— és un exemple molt clar d'un local d'oci on probablement també venien productes i se servia menjar i beure.

A propòsit d'aquest tipus d'establiment, no podem obviar de nou l'epitafi funerari de *M. Iunius Celsus*, abans citat, dedicat al propietari d'una *caupona*, que es relaciona estretament amb les rodalies del port²⁹²(SYL. 85).

En definitiva, hem vist que l'activitat comercial no quedava limitada a la transacció de les mercaderies, sinó que la població s'involucrava al llarg de tot aquest procés.

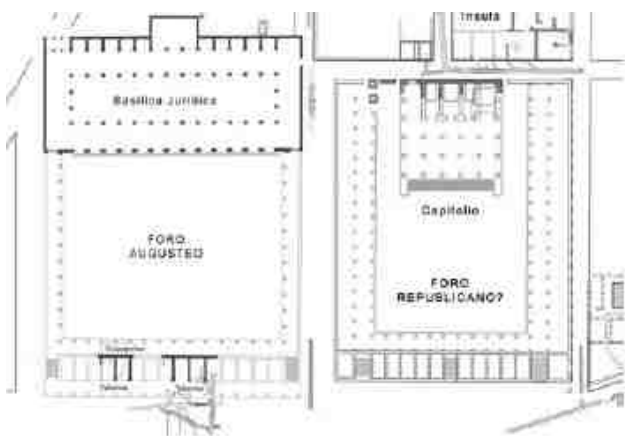


Fig. 104. Planta que mostra la disposició de les tabernae al fòrum de la colònia durant l'època Imperial.

²⁸⁸ RUIZ DE ARBULO, J. «Tarraco. Escenografía del poder, administración y justicia en una capital provincial romana (s. II a.C.-II d.C.)», *Empúries*, 51, 1998, 31-61

²⁸⁹ RUIZ DE ARBULO, J. «El Foro de Tarraco». *Cypsela. Centre d'investigacions arqueològiques de Girona*, 8, 1990, p. 119-138.

²⁹⁰ MACIAS, J.M. «Horrea y... *op.cit.*p. 194.

²⁹¹ ROIG, J.F.; TEIXELL, I. «Una sala de joc als afores de Tàrraco: l'aprofitament d'espais de treball com a lloc de serveis», en *Tarraco Biennal. Actes del 2n Congrés Internacional d'Arqueologia i el Món Antic. August i les províncies occidentals. 2000 anys de la mort d'August.*, 2015, p. 222-227.

²⁹² Cf. *supra*.