

INSTALACIONES PORTUARIAS ROMANAS: REPRESENTACIONES ICONOGRÁFICAS Y TESTIMONIO HISTÓRICO¹

José Miguel Noguera Celdrán

*Departamento de Prehistoria, Arqueología, Historia Antigua e Historia Medieval
Universidad de Murcia**

RESUMEN

Estudio a través de diversos materiales y fuentes arqueológicas (pintura, mosaico, escultura, producciones cerámicas...) de los principales elementos que rigen la configuración de las representaciones portuarias en el arte figurativo romano. Se pueden establecer diversos «grados de precisión» en las representaciones portuarias; en algunos casos precisos las evocaciones se aproximan a la realidad, aunque en la mayoría de las veces se adoptan tipos iconográficos recurrentes cuya reiteración evidencia su carácter estandarizado. En todo caso, escenas con multiplicidad de detalles no conllevan necesariamente una asimilación automática a una realidad definida; mientras que imágenes «abreviadas» o diminutos detalles pudieron reflejar, en la intención de artesanos y comitentes, un puerto preciso.

Palabras clave: Iconografía, puertos y fondeaderos romanos, arte figurativo, mosaico, pintura, escultura, monedas, producciones cerámicas.

ABSTRACT

A study about different materials and archaeological sources, as paintings, mosaics, sculptures and potteries which represent the port in the Figurative Roman Art.

We can establish 3 levels in these pieces, although some of them adapted different types absolutely standards, other imitated with small details a very real harbour.

Key boards: icon, roman harbour, figurative art, mosaic, painting, sculpture, coins, pottery production.

* Cf. Santo Cristo, 1, 30001 Murcia.

¹ Este texto es la versión reducida y anotada de la conferencia impartida el día 26 de septiembre de 1996, en la sede de la Universidad Nacional de Educación a Distancia de Cartagena, en el marco del Aula del Mar «Arqueología Subacuática. El puerto en la Antigüedad: arquitectura, economía, religión y vida cotidiana», organizada por la Universidad de Murcia.

I. INTRODUCCIÓN

La investigación sobre múltiples aspectos referentes a los puertos romanos (tales como su emplazamiento y tipología, instalaciones e infraestructuras básicas, vida social, económica y religiosa, aspectos jurídicos y administrativos...), es del máximo interés para la comprensión de diversas cuestiones de la economía del mundo antiguo, sus rutas de comunicación, comerciales y de intercambio —tanto de mercancías como de ideas—, movimientos económicos y humanos, etcétera. Dichos análisis, que se han realizado de manera desigual desde inicios de nuestra centuria (por ejemplo, Lehmann-Hartleben, K., *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres*, Wiesbaden, 1963; Rougé, J., *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain* (École pratique des hautes études. Centre de recherches historiques, 21), París, 1966; Blackman, D. J., Ancient Harbours in the Mediterranean, 2, *IntJNautA*, 11, 1982, 79-104 y 185-211; AA.VV., *Harbour archaeology. Proceedings of the First International Workshop of Ancient Mediterranean Harbours* (Caesarea Martima, 24/28-6-1983), BAR Int. Series 257, Oxford, 1985; Reddé, M., *Mare nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain* (Bibliothèque des Écoles françaises d'Athènes et de Rome, 262), Roma, 1986), han recibido un nuevo impulso gracias al recurso a nuevas tecnologías (como en el caso de Schmiedt, G., Contribution of photo interpretation to the reconstruction of the geographic-topographic situation of the ancient ports in Italy, *Tenth Congress of International Society of Photogrammetry*, Lisboa (September 7th-19th 1964), Lisboa, 1964) y, sobre todo, por el desarrollo de la Arqueología Subacuática (por ejemplo Leatham, J. y Hood, S., Sub-Marine Exploration in Crete, 1955, *BSA*, 53-54, 1958-59, 263-280; Frost, H., *Under the Mediterranean. Marine Antiquities*, Londres, 1963; Macnamara, E. y Wilkes, W.G.S.J., Underwater Exploration of the Ancient Port of Nora, Sardinia, *BSR*, 35, 1967, 4-11; Blackman, D.J., Evidence of sea level change in ancient harbours and coastal onstallations, *Marine archaeology*, Londres, 1973, 115-137). En efecto, la información arqueológica —sin menoscabar los datos derivados del resto de fuentes documentales— ha aportado en las últimas décadas gran cantidad de datos y permite en muchos casos verificar o no la autenticidad de las hipótesis planteadas hasta el momento sobre los puertos romanos, bien sean de índole general, bien sean referidas a aspectos concretos. Pero, a pesar de los avances de la arqueología con relación a esta parcela, resulta indispensable el manejo de un elevado número de documentos literarios, jurídicos, epigráficos e iconográficos que, en distintos grados cuantitativos y cualitativos, contienen datos relativos a diversos aspectos relacionados con los puertos antiguos. En este sentido, los testimonios figurados

de época helenístico-romana con escenas portuarias constituyen una fuente a tener en consideración, aunque debe ser convenientemente matizada al objeto de extraer de ella datos positivos con relación al problema. En este trabajo trazaremos unas breves consideraciones, de carácter sintético y general, referentes a las representaciones portuarias en el arte helenístico-romano, escogiendo algunas de ellas y tratando ciertas cuestiones —evidentemente no todas— que de ellas se derivan. El empleo de estas composiciones como documentos históricos implica resolver, en primer término, el grado de relación que dichas imágenes tienen con una realidad determinada, es decir, un puerto o instalaciones portuarias concretos.

II. ORIGEN Y MODELOS ICONOGRÁFICOS DE LAS REPRESENTACIONES PORTUARIAS HELENÍSTICO-ROMANAS

II.1. Los puertos en los paisajes marinos de origen helenístico

Las evocaciones de paisajes portuarios y de puertos fueron extraordinariamente populares en el arte helenístico-romano. Desde el punto de vista compositivo e iconográfico, un elevado número de estas imágenes portuarias derivan y se incluyen, en general, en el conocido y ampliamente difundido conjunto de temas marinos de inspiración helenística, y en concreto alejandrina. Este pintoresco género de paisajes, que surgió en los siglos III-II a.C., tuvo sus raíces seguramente no sólo en Egipto (en concreto en torno a Alejandría, ciudad de vocación marítima) y pronto alcanzó las costas del Lacio y el Sur de Italia, siendo sus presupuestos básicos los sentimientos hacia la Naturaleza presentes en los poetas y escritores helenísticos y romanos (Rizzo, G.E., *La pittura elenistico-romana*, Milán, 1929, 73-74). Estas composiciones, muy del gusto de los romanos, se emplearon para la decoración de todo tipo de objetos menores (vasos de vidrio, recipientes metálicos, sellos, lucernas, monedas, gemas...) y gozaron de gran predicamento en la plástica y, sobre todo, en el arte musivario (por ejemplo, *uide* para el Norte de África: Belz, C., *Marine genre mosaic pavements of roman north Africa*. Tesis Doctoral. University of California, Los Ángeles, 1978). En ellos el mar ocupa un primer plano donde navegan barcos de variados tipos, en especial los de pescadores trabajando en abarrotados bancos de peces de muy diversas especies. Al fondo, en la línea de costa, se aprecian numerosos edificios, bien privados, bien públicos, entre los cuales cabe citar las instalaciones portuarias. Es por ello que, de manera particular, las escenas con puertos de los paisajes helenístico-romanos se confunden a menudo con las evocaciones de ciudades costeras, dado que a partir de época helenística el puerto siempre estuvo estrechamente ligado a la *polis*.

II.2. El paisaje de ciudades y puertos en la pintura romana

Un caso particular lo constituyen determinadas obras del arte pictórico romano. Como hemos referido, en la pintura de paisaje romana se elaboraron algunos temas marinos de clara inspiración alejandrina. Estas composiciones, en ocasiones con escenas de ciudades y puertos en la línea de costa, están presentes en obras de los llamados II, III y IV «estilos». Las representaciones de un puerto aislado como sujeto mismo del paisaje constituyen raras excepciones, aunque siempre fueron realizadas con policromía y profusión de reelaboraciones. En pintura, las vistas prospectivas de ciudades y *uillae* junto al mar o ríos, podrían tener su origen en el arte romano, siempre tendente a alcanzar un mayor grado de realidad que sustituyó al paisaje mitológico o sacro-idílico helenístico. Los puertos y las embarcaciones aparecen como motivo recurrente sólo en obras del IV estilo (al igual que ocurre con los paisajes marinos con naves de guerra), mientras que se asocian a las del II como motivo ocasional, lo que correspondería a la caracterización de la pintura de paisajes formulada por Vitruvio (*De architectura*, VII, 5, 2), quien señala c. 35-25 a.C. que los pórticos y ambulacros romanos estaban decorados con pinturas parietales cuyos sujetos eran «*portus, promuntoria, litora, flumina, fontes, euripi, fana, luci, montes, pecora, pastores*», es decir, puertos, promontorios, playas, ríos, fuentes, azarbes, santuarios, bosques, montañas, rebaños y pastores (Peters, W.J.Th., *Il paesaggio nella pittura parietale della Campania*, en A. de Franciscis *et alii*, *La Pittura di Pompei. Testimonianze dell'arte romana nella zona sepolta dal Vesubio nel 79 d. C.*, Milán, 1991, 245). Nuestros conocimientos actuales —algunas escasas fuentes literarias (Plinio, *NH*, XXXV, 116-117) y un reducido número de documentos figurativos casi todos de épocas del Principado y julio-claudia—, nos permiten apuntar que *Studius* (o *Ludius*), pintor de época augustea, si no fue el inventor, al menos se especializó en la ejecución de paisajes con ciudades y *uillae*, en los que deben englobarse las escenas portuarias.

La mayor parte de estas elaboraciones paisajísticas romanas con ciudades y puertos proceden de los núcleos campanos sepultados por la erupción del Vesubio del 79 d.C., siendo cada vez más raro este género pictórico a partir de esta fecha. Fuera de este ámbito se conservan algunas pinturas en Roma, datables en época augustea y neroniana. Recientemente, W.J.Th. Peters, en un interesante estudio sobre la pintura parietal campana con paisajes, establece la existencia de varios grupos —de carácter idílico-sagrado, con villas, naturalezas muertas, alusiones mitológicas y épicas, *paradeiosoi*—, entre los cuales se cuentan los puertos y marinas que, tanto por su composición como por sus detalles, recuerdan los paisajes de ciudades y *uillae*, de los que con frecuencia adoptaron ele-

mentos singulares (Peters, W.J.Th., *op. cit.*, 243-255; en especial 245). Por tanto, las pinturas con puertos podrían incluirse dentro del amplio grupo de alegorías de ciudades y *uillae* marítimas, obras que permiten hacernos una idea, cuanto menos general, de cómo serían las *maritimas urbes* citadas por Plinio (XXXV, 116-117): ciudades abocadas al mar, de las cuales no sólo apreciamos sus instalaciones portuarias, sino también algunos de sus más importantes edificios públicos y privados. Este binomio ciudad-puerto confiere un grado de dificultad interpretativa a estas composiciones ya que, en ocasiones, es difícil determinar si contemplamos un paisaje portuario o, por el contrario, los edificios de una ciudad costera.

II.3. Modelos iconográficos de instalaciones portuarias

Dejando al margen la cuestión de la representación de simples fondeaderos o varaderos, que más adelante abordaremos, los puertos helenístico-romanos fueron evocados en relieves, mosaicos, pinturas, monedas, lucernas..., de manera convencional mediante el recurso a cartones iconográficos que cobraron gran difusión por todas las provincias del Imperio, incluyendo las regiones del interior. De esta forma, los puertos aparecen normalmente como grandes edificios porticados y columnados, con planta semicircular y, en ocasiones, faros en los extremos (como sucede en Piazza Armerina o en el mosaico de la Vega Baja de Toledo que más adelante examinaremos); estos modelos quizá surgieron a finales del periodo helenístico y se atestiguan desde el cambio de Era, si no antes, hasta el siglo V, tal y como demuestran el *Vergilius Vaticanus* y la *Tabula Peutingeriana*, donde se evocaron los puertos de Carthago y Roma, respectivamente, según este modelo (López Monteagudo, G., Representaciones de ciudades en mosaicos romanos del Norte de África, *L'Africa romana. Atti del X convegno di studio. Oristano, 11-13 dicembre 1992*, Sassari, 1994, 1.252, lám. XI, 1; sobre el *Vergilius Vaticanus uide* De Witt, J., *Die Miniaturen des Vergilius Vaticanus*, Amsterdam, 1959, láms. 13, 1; y 31, 1). Estas composiciones debieron de inspirarse en los modelos urbanístico-arquitectónicos de los puertos helenísticos, dotados de grandes espacios porticados y elevados faros, lo que ha podido ser confirmado por los hallazgos arqueológicos en casos puntuales como los de los puertos de Ostia y Carthago. En otras ocasiones, pudieron inspirarse en otro tipo de complejos columnados de la época; así, una de las más interesantes realizaciones del IV estilo con evocación de un puerto, procedente de la Casa della Fontana piccola de Pompeya, muestra el simulacro de un grandioso muelle y toda una serie de pórticos que, en opinión de E. Rizzo, se inspiraban en los de los palacios reales helenísticos (Rizzo, E., *op. cit.*, 79, lám. 178; Peters, W.J.Th., *op. cit.*, 245, fig. 159).

III. LOS GRANDES PUERTOS DE LA ANTIGÜEDAD EN EL ARTE FIGURATIVO: PROBLEMAS DE INTERPRETACIÓN E IDENTIFICACIÓN

El empleo de cartones iconográficos difundidos en el tiempo y en el espacio determina que las figuraciones portuarias de época romana, tanto en relieve, pintura y mosaico, como en otros objetos de pequeño formato, sean difíciles de asociar a puertos y ciudades concretos; en el caso de estos últimos, los modelos debieron adoptarse del «gran arte», lo que si bien determina un inevitable grado de simplificación y reduccionismo de la realidad específica, no evidencia la inexistencia de un deseo de evocación de ésta (en concreto un puerto). En efecto, escenas con multiplicidad de detalles no conllevan necesariamente una asimilación automática a una realidad definida; mientras que imágenes «abreviadas» o diminutos detalles pudieron reflejar, en la intención de artesanos y comitentes, un puerto preciso. Ello implica la posibilidad del establecimiento de diversos «grados de precisión» en las representaciones portuarias. Las instalaciones que más se ha pretendido identificar son las de Ostia, Carthago, Pozzuoli y Alejandría; puertos que, por su entidad y envergadura, se convirtieron en motivos reiterados en el arte romano. En ocasiones pueden identificarse sin dificultad gracias al concurso de la documentación epigráfica, como en la serie de vasos de vidrio del s. IV d.C. con imágenes del puerto de Pozzuoli (Kolendo, J., *Parcs à huîtres et viviers sur un flacon en verre du Musée National de Varsovie, Études et Travaux*, IX, 1976, 143-158); o de referencias individualizadas, como sucede en la Columna Trajana donde (no sin polémicas) se han identificado los puertos de Brindisi, Ancona y Salona (Bulic, Fr., *La «Dalmatia» nei bassorelievi sulla Colonna Traiana, Bullettino di Archeologia e Storia Dalmata*, XXVIII, 1915, 91-127; Turcan-Déléani, M., *Les monuments représentés sur la colonne Trajane. Schématisme et réalisme, MEFRA*, LXX, 1958, 171) o con las series de lucernas en que Bernhard identifica el puerto de Alejandría (M.L. Bernhard *Quelques remarques sur Alexandrie, RA*, 1972, 317-320, con bibliografía anterior) (*vide infra* otros casos específicos). Sin embargo, en la generalidad de casos la dificultad de identificaciones precisas es manifiesta, dado que los artesanos recurrieron a bocetos o cartones en los que, o bien yuxtaponían diversos elementos (tal vez tomados de puertos reales), o bien introducían variaciones personales; razones por las cuales nos encontramos ante representaciones «convencionales» que, aunque estuviesen inspiradas en una o varias realidades concretas, resulta comprometido interpretar. No obstante, como hemos referido, ello no presupone que estas escenas no recojan aspectos puntuales de la veracidad; así, la inclusión de elementos tales como simples fondeaderos o grandes muelles —muchas veces sustentados por arcadas—, edificios porticados —tal vez almacenes— y, en especial, de faros, constituidos normalmente por la superposición de varios



LÁMINA 1. Pintura procedente de Gragnano (Stabiae) con posible evocación de los puertos de Pozzuoli o Alejandría (la pintura está retocada).



LÁMINA 2. Mosaico de la Vega Baja de Toledo con tema marino de filiación alejandrina.

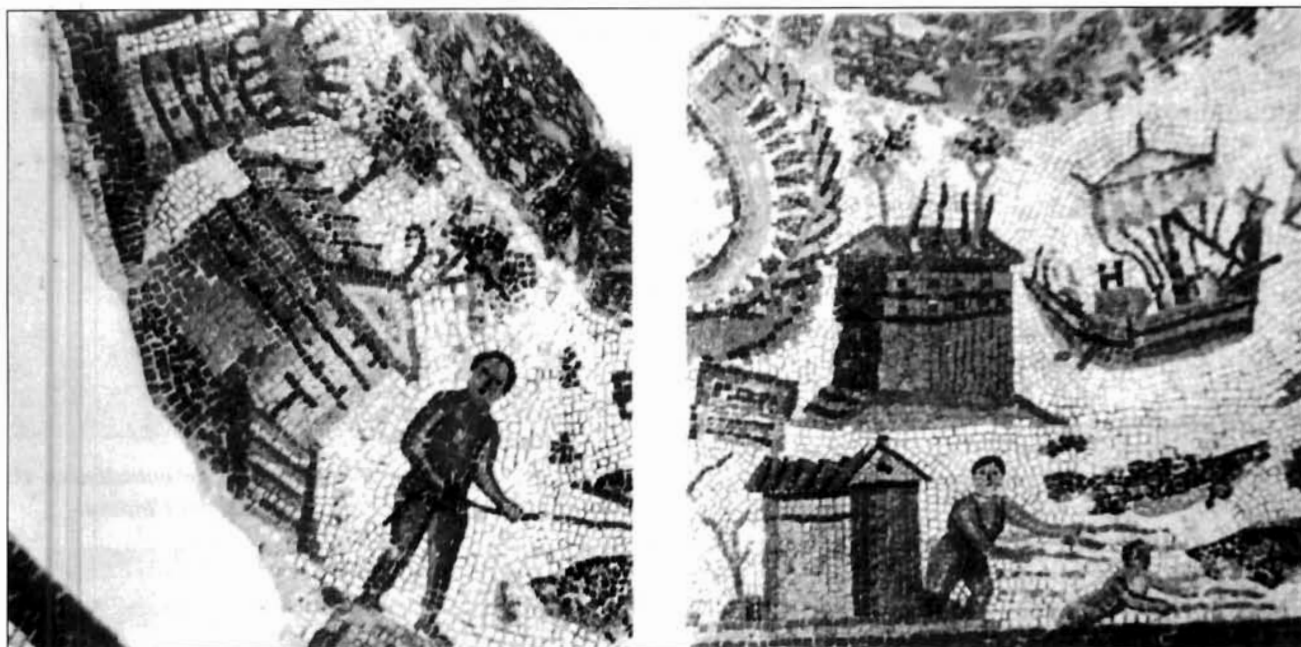


LÁMINA 3. Detalle de la lám. anterior. Puerto semicircular según esquemas iconográficos de raigambre alejandrina.

pisos sobre los cuales suele arder una llama que sirve de señal luminosa para los navegantes, permite trazar una aproximación, a partir de este tipo de fuentes arqueológicas e iconográficas, al aspecto urbanístico, arquitectónico y estructural de los fondeaderos y, sobre todo, de los puertos helenístico-romanos.

Por tanto, el grado de fidelidad a los modelos que inspiraron algunas de estas pinturas determina que se discuta sobre la identidad de las ciudades y puertos evocados. Así, en una pintura descubierta el siglo XVIII en Gragnano (la antigua *Stabiae*), se distingue un gran puerto, con los barcos atracados, largos muelles sostenidos sobre arcadas, columnas honorarias y gran cantidad de edificios porticados, algunos de ellos probablemente *horrea* (Ling, R., *Roman Paintings*, Cambridge, 1991, 142-149). Su análisis es problemático y algunos investigadores han identificado las instalaciones con los puertos de Roma, *Puteoli* u otros enclaves del sur de Italia (sobre el tema *uide* Lehmann-Hartleben, K., *op. cit.*, 224-227), aunque las hipótesis más razonadas son aquellas que proponen su interpretación, o bien como el de Pozzuoli, el puerto construido por Augusto y restaurado por Antonino Pío en 139, o bien como el de Alejandría, tal y como sugiere J. Kolendo (Le port d'Alexandrie sur une peinture de Gragnano?, *Latomus*, 41, 1982, 305-311); si bien en este último caso falta un elemento tan esencial como su célebre faro, lo que inclina a interpretarlo como el de la ciudad italiana (cuyo faro, no por desconocido, existió). En cualquier caso, en casi todas las figuraciones de este tipo es muy difícil determinar si nos encontramos ante la réplica exacta de una determinada ciudad, no siendo improbable que nos encontremos ante un

paisaje estereotipado obtenido mediante la combinación de elementos propios de distintas ciudades de elevado rango (lám. 1).

De otro lado, el hecho ya comentado de la inserción de los paisajes portuarios dentro del amplio grupo de ciudades y *uillae* marítimas, determina problemas de definición ya que en ocasiones es complejo discernir si nos encontramos ante un puerto o ante una espléndida *uilla* al borde del mar (López Monteagudo, G., *op. cit.*, 1.241); ello es debido a que en ambos casos predomina la presencia de pequeños fondeaderos o embarcaderos y espacios porticados que tanto pueden corresponder a ámbitos domésticos como a lugares de almacenaje de mercancías. A este respecto, además de otros muchos testimonios, resulta interesante un mosaico procedente de la Vega Baja de Toledo, con representaciones portuarias, en que es difícil determinar si nos encontramos ante uno o varios puertos. Destinado a servir de centro en una fuente, es de clara filiación alejandrina, lo cual evidencia el tipo de composición general, con los peces, los *tholoi*, los faros, el posible puerto semicircular porticado, los templetos, las columnas exentas, etcétera (láms. 2-3). No obstante, el empleo de fondos neutros para evocar el mar es un recurso propio de la pintura romana y permite apreciar cómo se produjo el proceso de independización de ésta de los repertorios figurativos clásicos y helenísticos (Balil Illana, A., Mosaico con escenas portuarias hallado en Toledo, *Homenaje al Profesor Cayetano de Mergelina*, Murcia, 1961-62, 128-130). Según el modelo ya descrito, se distingue un puerto a manera de edificio semicircular, porticado y columnado, en cuyo muelle está amarrada una nave (*stalata*) sin tripulación; en uno de los extremos del

porticado se ubica una columna con una hoguera en su parte superior, por lo que probablemente se trate de un faro (Blázquez, J. M^a., *Mosaicos romanos de la Real Academia de la Historia, Ciudad Real, Toledo, Madrid y Cuenca*, Corpus de Mosaicos de España, V, Madrid, 1982, 33-34, n^o 25, láms. 16-19 y 46; Balil Illana, A., Monumentos alejandrinos y paisajes egipcios en un mosaico romano de Toledo (España), *Studi in onore di Achile Adriani*, 3, Roma, 1984, 433-439). Esta estructura se ha identificado siempre con un puerto, pero no podemos descartar la posibilidad de encontrarnos ante una *uilla maritima* con un amplio espacio porticado y su pequeño embarcadero.

III.1. El puerto de Ostia

El gran puerto de la metrópolis —el *Portus Ostiensis* o *Portus Urbis Romae*—, destinado a abastecer las crecientes necesidades de la Roma imperial, es un tema decorativo recurrente del arte romano. Las instalaciones del primer puerto fueron construidas por Claudio cerca de Roma, en concreto entre el mar y la orilla derecha del Tiber, en una zona poco propicia por los vientos y corrientes marinas desfavorables, así como por los continuos aportes sedimentarios del río que terminaron por colmar el puerto (Le Gall, J., Les problèmes du niveau de la mer aux bouches du Tibre, *DossA Paris*, 50, 1981, 46-51). Ello determinó que el emperador Trajano construyese una segunda dársena artificial entre 100 y 112, esta vez diseñada para poder evacuar, a través de nueve canales de desagüe, los continuos aportes fluviales. El puerto de Ostia, en sus diferentes etapas, estuvo dotado de infraestructuras que le permitieron una total eficiencia: grandes almacenes, edificios civiles y religiosos, oficinas, etcétera; todo ello distribuido según un preciso plano regular. Las excavaciones acometidas en la zona con ocasión de la construcción de la primera fase del Aeropuerto Intercontinental «Leonardo da Vinci» (Santa Maria Scrinari, V., *Il Portus Claudii e i più recenti ritrovamenti nella zona di Fiumicino, Actes du III^{ème} Congrès international d'archéologie sous-marine*, Bordighera, 1971, 215-224; *id.*, Scavi al porto di Claudio, *Archeologia laziale*, 6, Roma, 1984, 213-219), permitieron documentar la estructura básica del puerto de Claudio: constaba de una gran dársena rectangular artificial, de aproximadamente 80 Ha. de superficie y c. 1.000 x 700 m., con un gran pórtico columnado, edificios para almacenes, oficinas, etcétera. Estas instalaciones portuarias son conocidas igualmente gracias a un sextercio de Nerón (lám. 4), en cuyo reverso aparece la evocación del puerto claudio, integrado por un gran muelle porticado y columnado y dotado de un elevado faro. No obstante, aunque en líneas generales esta moneda nos muestra los grandes porticados constatados por la arqueología, allí donde se ubicaban los edificios administrativos y, sobre todo, los *horrea*, sigue sin resolver el problema del grado de fidelidad y verosimilitud al natural que podemos otorgar a estas instalaciones,



LÁMINA 4. Sextercio de Nerón con representación en el reverso del puerto de Ostia construido por Claudio.



LÁMINA 5. Mosaico del gran ambulacro de la uilla de Piazza Armerina (escena II, cuadro IIB). Posible evocación del puerto de Carthago sobre la línea de fondo de la composición.

prueba evidente de lo cual —entre otras muchas cuestiones— sería la articulación del puerto en el reverso de la moneda conforme a los cartones iconográficos ya definidos, de un lado, y de otro, la deformación respecto al natural que, en la referida serie monetaria, sufrió el puerto ostiense donde, por ejemplo, observamos excesivamente desproporcionada la estatua que, al parecer, remataba el faro (*vide infra*; y también Testaguzza, O., *Portus. Illustrazione dei porti di Claudio e Traiano e della città di Porto a Fiumicino*, Roma, 1970).

III.2. El puerto de Carthago

Se ha intentado en ocasiones establecer identificaciones precisas basadas en la contrastación de los datos aportados directamente por la Arqueología. En el mosaico del gran ambulacro (ambiente 36a-c) de la *uilla* de Piazza Armerina, decorado con escenas relativas a la captura de



LÁMINA 6. Lucerna procedente de Byzacena (África Proconsular) con probable representación del puerto de Carthago (según Bailey, 1988, Q1715).



LÁMINA 7. Lucerna procedente de Byzacena (África Proconsular) con probable representación del puerto de Carthago (según Bailey, 1988, Q3408).

fieras salvajes —en Mauritania, Numidia, el Delta del Nilo y la India— destinadas a las *uenationes* que se celebraban en el anfiteatro de Roma, ciudad de la que probablemente era senador el propietario de *Filosofiana* (De Albentis, E., *La casa dei romani*, Milán, 1990, 317-322), aparecen evocados dos puertos que Carandini, Ricci y De Vos han identificado con los de Carthago y Alejandría. El primero, ya descrito por Apiano, aparece en la denominada Escena II, Cuadro IIB: al fondo de la composición se distinguen sendos edificios, uno rectangular, circundado por un pórtico columnado, y otro circular (lám. 5). Estas construcciones podrían encuadrarse en un contexto urbanístico definido, en concreto el del puerto de la ciudad (Carandini, A., Ricci, A. y De Vos, M., *Filosofiana. La villa di Piazza Armerina*, Palermo, 1982, 96). Para ello, se basan en los resultados de las excavaciones británicas que han demostrado que el foro marítimo dispuesto en el centro del puerto circular de la ciudad contaba, a partir de época antonina, con edificios tales como un templo rectangular y un edificio octogonal circundado de un pórtico circular (Hurst, H. R., *Excavations at Carthage 1977-78. Fourth interim report. AntJ*, 59, 1979, 19-49; y más recientemente *id.*, *Excavations at Carthage. The British Mission*, 2, 1. *The circular harbour, north side. The site and finds other than pottery*, Oxford, 1994). Esta hipótesis podría estar avalada igualmente por las representaciones del cuadro nº 23 del *Vergilius Vaticanus* (López Monteagudo, G., *op. cit.*, 1.251, lám. XI, 1), aunque en este último caso bien podría tratarse igualmente de una gran *uilla* marítima, con sus grandes logias y porticados orientados al mar (sobre este tipo de edificios *vide* De Albentis, E., *op. cit.*, 176-178, con bibliografía).

Se ha pretendido asimismo la identificación del puerto de Carthago en producciones de pequeño formato, tales como las lucernas. En el British Museum se conservan algunas que utilizaron como tema decorativo fundamental las imágenes de puertos y ciudades de las provincias afri-

canas. En una de ellas, procedente de Byzacena (África Proconsular) y fechada hacia los años 175-250 d.C., aparecen en primer término dos pescadores, detrás de los cuáles se aprecia el puerto de Carthago, con sus muelles, y el resto de la ciudad al fondo (Bailey, D.M., *A Catalogue of the Lamps in the British Museum*, III, Londres, 1988, Q 1715) (lám. 6). En otra pieza similar, se aprecia el mismo puerto, con los edificios para el almacenamiento de grano y el puente, que permitía el acceso a la isla, sobre el que caminan un hombre y un perro (Bailey, D.M., *op. cit.*, Q 3408) (lám. 7).

III.3. El puerto de Alejandría

La identificación del segundo puerto del gran mosaico de Filosofiana con el de Alejandría presenta, a nuestro juicio, algunas dificultades; se ubica en la Escena IV, Cuadro IVA, donde se aprecia un fondo urbanizado que, no obstante, carece de grandes estructuras arquitectónicas (fig. 1). Sin embargo, Carandini, Ricci y De Vos piensan que del contexto general del cuadro (tipo de paisaje y un dromedario) pueden intuirse las costas de Egipto y, por ello, uno de los grandes puertos annonarios de Roma: Alejandría (Carandini, A., Ricci, A. y De Vos, M., *op. cit.*, 99). El puerto egipcio ha sido identificado con bastante fiabilidad por F. Coarelli en el mosaico nilótico de *Praeneste* (Palestrina), datable en los últimos años del siglo II a.C. y emplazado en una exedra perteneciente a un probable templo, ubicado en el foro, consagrado al culto de Isis-Fortuna (lám. 8). El tema del mosaico es evidente: se trata de una visión prospectiva oblicua de Egipto, de Norte a Sur, desde la costa mediterránea hasta la primera catarata, en el curso medio del Nilo. El punto de partida de esta compleja escenografía parece estar en el ángulo inferior derecho del mosaico, donde el puerto y la ciudad de Alejandría están figurados de manera semejante a como los describe Estra-

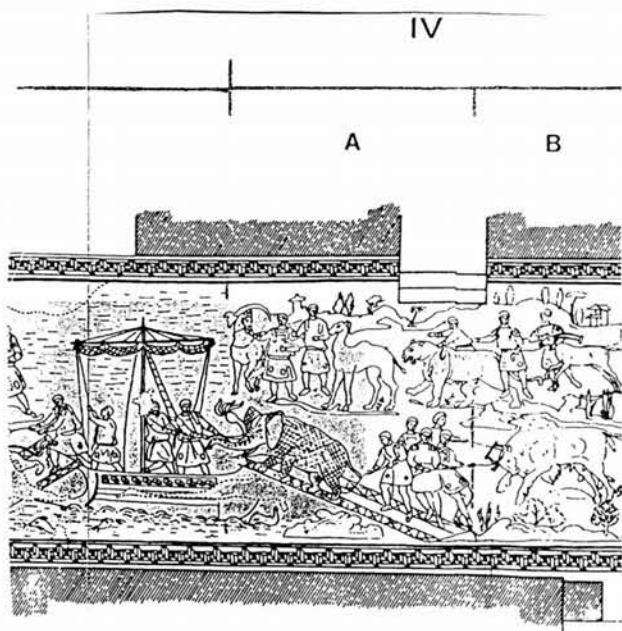


FIGURA 1. Mosaico del gran ambulacro de la uilla de Piazza Armerina (escena IV, cuadro IVA). Posible evocación del puerto de Alejandría (según Carandini, Ricci y De Vos, 1982).

bón (XVII, 1, 9); como señala el autor, el puerto está visto desde el mar —desde el Norte—: en primer término se aprecia una gran ensenada, en gran medida artificial, cerrada en el lado izquierdo por un edificio monumental, columnado y rematado por un frontón, del que pende un gran velo; detrás se aprecia una alta torre y un gran parque, poblado de árboles y cerrado por una valla. Al fondo de la dársena se distingue otro edificio columnado, del que parte una procesión. Finalmente, a la derecha, tenemos una isla o promontorio sobre el que se elevan edificios monumentales y casas modestas. El pasaje de Estrabón referido al puerto de Alejandría señala que:

«A la entrada del Gran Puerto, a la derecha, están la isla y la torre de Pharo, en la parte opuesta se encuentran escollos y el promontorio Lochiàs, sobre el que está ubicada un palacio (o regia). Para quien navega al interior, a la izquierda está el palacio (o regia) interna, dotada de muchos y variados pabellones y bosquecillos; debajo de estos está el puerto artificial y oculto, propiedad privada del rey...» (Estrabón, XVII, 1, 9).

La correspondencia entre la descripción de Estrabón y el mosaico es puntual: los edificios de la izquierda corresponden al cabo Lochiàs, y detrás se localiza el conjunto de jardines cerrados asimilables a lo que Estrabón denomina como «palacio o regia interna». Bajo éste se emplaza un muelle con varias cavidades arqueadas que recuerdan los



LÁMINA 8. Mosaico nilótico de Praeneste (Palestrina) con posible evocación del puerto de Alejandría.

neoria o alojamientos destinados a los barcos militares. También aquí hay una gran correspondencia entre el mosaico y el pasaje de Estrabón, quien señala cómo debajo del palacio está «el puerto artificial y oculto, propiedad del rey». Por último, parece claro que la isla del ángulo inferior derecho debe identificarse con Pharo.

Pero en la isla parece estar ausente el faro de Sótratos de Cnido, lo que plantea un dilema que podría resolverse de varias formas: 1º pensar que el modelo del que deriva la composición musivaria es anterior a la construcción del faro tras el año 280 a.C.; 2º en la extremidad derecha del mosaico, en una zona muy degradada, se distingue parte de una especie de edificio rectangular, dotado de dos pisos con tres ventanas cada uno. Considerando las reconstrucciones que actualmente se proponen para este edificio —de las que más adelante trataremos—, no hay mayores inconvenientes para proponer la identificación del inmueble del mosaico con el primer cuerpo del faro. En caso de ser correcta la segunda hipótesis, cuestión a considerar sería discernir si el faro fue evocado de manera simplificada o

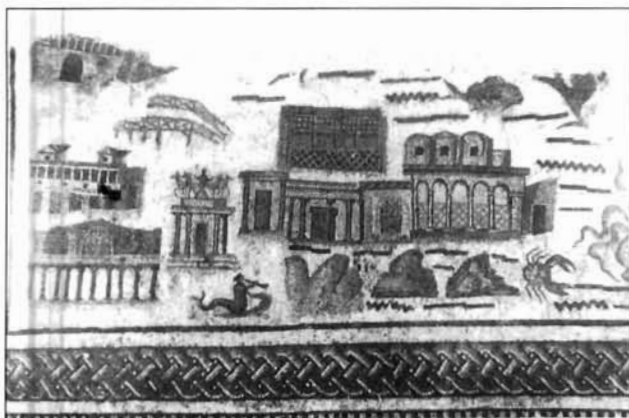


LÁMINA 9. Mosaico de la Casa de Isguntus (Hippo Regius) (Hippona, Argelia).



LÁMINA 10. Mosaico de Hypogeum (Susa).



LÁMINA 11. Mosaico del «Triunfo de Venus» (Casa del Asno) de Cuicul (Djemila).



LÁMINA 12. Detalle de la lám. anterior. Barco varado o fondeado con proa amarrada a las columnas de un pórtico; por una pasarela descienden a tierra un grupo de músicos y danzantes que se dirigen hacia el edificio.

si, por el contrario, fue captado en el transcurso de su construcción (Coarelli, F., *La pompé di Tolomeo Filadelfo e il mosaico nilotico di Palestrina, Revixit Ars. Arte e ideologia a Roma. Dai modelli ellenistici alla tradizione repubblicana*, Roma, 1996, especialmente 122-124, figs. 32 y 34).

También si la identificación del puerto real de Alejandría en la pintura de Gragnano propuesta por J. Kolendo fuese correcta, nos encontraríamos ante una fuente preciosa para el conocimiento de la topografía de la antigua ciudad (lám. 1). La escena estaría captada desde un punto situado frente a la isla de Antirrhodos y, como señala el referido autor, al fondo de la pintura quedaría emplazado el cabo de Lochias, con los palacios reales y la tumba de Alejandro Magno. La isla a la izquierda de la composición se identificaría con Antirrhodos, mientras que las estructuras a la derecha corresponderían probablemente al teatro, construido en las inmediaciones del palacio real (Kolendo, J., *op. cit.*, pp. 306-311, en especial 311, con bibliografía).

IV. FONDEADEROS Y PUERTOS EN LA ICONOGRAFÍA HELENÍSTICO-ROMANA. INSTALACIONES Y ACTIVIDADES PORTUARIAS

Tanto los autores latinos como los investigadores actuales, distinguen diferentes categorías de «puertos». En primer lugar podrían citarse los «fondeaderos», emplazados en lugares resguardados del oleaje, los vientos y las corrientes marinas, con fondos arenosos y con una relación directa con los recursos y el poblamiento, tanto costero como del interior. En muchas ocasiones, los barcos se varaban en estos enclaves, por lo que puede definirse también el «puerto varado». Este es el género de puertos más ampliamente extendidos por todo el litoral del Mediterráneo. Los navíos, bien anclados (o fondeados), bien varados, cargaban y descargaban sus viajeros y mercancías con la ayuda de pequeños botes que llegaban hasta la playa. De otro lado, tenemos el concepto de «*portus*», entendido como

dársena natural o artificial dotada de grandes muelles y malecones construidos sobre la roca natural mediante el empleo de las *opera caementicia* (Vitruvio, II, 6; V. 12) y *quadrata*, con edificios porticados, grandes almacenes, diques secos y faros y balizas de señalización (*uide* al respecto Espinosa Ruiz, A. y Castillo Belinchón, R., *Fondeaderos de época antigua en la costa mediterránea de la Tarraconense, Arqueología Subacuática, II. Comercio y tráfico marítimo en la Antigüedad, Aulas del Mar*, Murcia, 1996, 55-59, con la bibliografía anterior). Sólo los grandes puertos de la Antigüedad estuvieron dotados de tales estructuras constructivas, a las que acompañaban edificios para las aduanas (*portorium*) y administración, tal y como hemos reseñado en los párrafos precedentes.

IV.1. Fondeaderos y puertos varados

Esta dualidad entre «fondeadero» o «puerto varado» y «puerto» con grandes estructuras edilicias y arquitectónicas, también quedó reflejada en la iconografía helenístico-romana, con mayor o menor grado de fidelidad dependiendo de los casos. Los fondeaderos y puertos varados debieron de ser las calas y pequeñas bahías, bien protegidas del viento, del oleaje y las corrientes, donde los barcos de pequeña y mediana embergadura podían anclar o varar y desempeñar sus funciones mercantiles o pesqueras. En el referido mosaico toledano —buena muestra de la difusión de cartones iconográficos con escenas portuarias por tierras del interior— tenemos evocado lo que bien podría ser uno de estos fondeaderos; se trata de la imagen de una especie de ensenada rocosa en la cual sólo se distinguen los barcos —de cierta envergadura— por sus velas y mástiles (*uide supra* lám. 2) (Balil Illana, A., *op. cit.*, 1961-62, 123-137, quien propone una dudosa identificación —quizá mejor inspiración— de esta ensenada rocosa con Eurhodos, uno de los puertos de Alejandría; Blázquez, J.M^a, *op. cit.*, 33-34, n^o 25, láms. 16-19 y 46). Es de suponer que una vez anclados, el traslado a tierra firme de los pasajeros y mercancías se realizaría con pequeñas embarcaciones fácilmente varables en la misma orilla de la playa. En un mosaico de la Casa de *Isguntus* de *Hippo Regius* (Hippona, Argelia), fechado en la primera mitad del siglo III (lám. 9), se aprecia, en primer término, una escena de pesca con los pescadores faenando con sus redes; la composición no tendría mayor trascendencia si no fuera por que al fondo (en la parte alta del mosaico) se aprecia la línea de costa, con algunos edificios que bien podrían interpretarse como las casas de un pueblecito marinero y, al menos, dos barcas varadas en la playa. En otro panel musivo de la misma vivienda se insertan diversos edificios de la ciudad, aunque no parece poder distinguirse estructuras asociables al puerto, uno de los más importantes del Norte de África, desde el que se exportaba el famoso *marmor Numidicum* (Marec, E., *Trois mosaïques d'Hippone à sujets marins, Lybica*, VI, 1958, 109-112; y López Monteagudo, G., *op. cit.*, 1241-

1244, con bibliografía al respecto). En ocasiones se evocan escenas relacionadas con las diversas actividades que cotidianamente se desarrollaban en los cientos de fondeaderos ubicados en los ríos y, sobre todo, en las costas del Mediterráneo y sus mares adyacentes. En un mosaico de *Hypogeum* (Susa), de mediados del siglo III (lám. 10), observamos un varadero con un barco unido a la playa a través de una rampa por medio de la cual tres marineros realizan la descarga de una serie de mercancías que son pesadas e inspeccionadas en la misma playa por sendos inspectores o, quizá, por los receptores del cargamento (Dunbabin, K.M.D., *The Mosaics of Roman North Africa*, Oxford, 1978, 126, 138 y 270, lám. 121), lo que entra en conexión directa con los aspectos jurídicos del transporte marino.

La existencia de estos pequeños fondeaderos, a veces tal vez con pequeños muelles de atraque, queda reflejada de manera patente en otras obras, como el famoso mosaico del Triunfo de Venus, procedente de la Casa del Asno (Habitación XI) de *Cuicul* (Djemila, Argelia) y fechado hacia finales del siglo IV o los primeros años del V (lám. 11), donde se aprecia la costa de una especie de pequeña isla con un grupo de edificios, uno de ellos construido sobre un *podium* escalonado, quizá a manera de pequeña dársena. La construcción está porticada y muestra cortinas recojidas en los intercolumnios, lo que sugiere que no se trata de un simple edificio portuario, sino de parte de un complejo residencial costero, tal vez una *uilla* marítima; en el espacio comprendido entre el agua y las construcciones queda una fina línea de playa donde está fondeado o varado un barco, cuya proa está amarrada a una de las columnas del citado pórtico; por una pasarela descienden a tierra un grupo de músicos y danzantes que se dirigen hacia el edificio, probablemente para amenizar una fiesta (lám. 12) (Dunbabin, K.M.D., *op. cit.*, 43, 134, 156 y 256, láms. H, 128-129; también Blanchard-Lemée, M., *Maisons à mosaïques du Quartier Central de Djemila (Cuicul)*, Aix-en-Provence, 1975, 78, lám. VI, b).

IV.2. Puertos. Infraestructuras y actividades portuarias

En otras ocasiones, como en los ejemplos analizados más arriba, pueden apreciarse instalaciones portuarias de mayor envergadura —casi siempre caracterizadas por grandes muelles, edificios porticados y elevados faros—, en las que se realizan faenas relacionadas con la carga y descarga de mercancías. En el transcurso de las excavaciones de 1930 en *Leptis Magna*, en la Villa del Nilo, emplazada entre el circo romano y el puerto interior (*cothonum-Servio*=puerto artificial) en la desembocadura del Uadi Lébda, se documentó una rica sala termal (probablemente un *tepidarium*) con dos estanques en las extremidades del eje principal, entre los cuales se disponía una rica decoración pavimental integrada por cuatro mosaicos elaborados según la técnica del *opus uermiculatum*; dichas escenas



LÁMINA 13. Mosaico de la Villa del Nilo de Leptis Magna. Evocación de un puerto según esquemas iconográficos de raigambre helenística.

son: la alegoría del Nilo fertilizante, los ornatos de Pegaso, una marina —con tres jóvenes pescadores que arrastran a tierra firme las redes y varios pescadores con redes y cañas— y una serie de amorcillos ambientados en un puerto romano (Aurigemma, S., *L'Italia in Africa. I Mosaici*, Roma, 1960, 48-49, láms. 83-97). En esta última escena, de clara inspiración en el arte alejandrino, se aprecia en el centro, como tema principal en torno al cual se dispone toda la figuración, una embarcación, que navega hacia tierra, dotada de velas, remos, timón, cinco jarcias y proa a manera de cabeza de jabalí; gran cantidad de *putti* o amorcillos, que pueblan todo el cuadro, impregnan la acción de gracia y vivacidad: unos sostienen cestos colmados de frutos y flores, otros pescan o cogen florecillas, dos intervienen en la acción como marineros y otros dos montan sobre delfines. En el extremo derecho del cuadro aparece un puerto, con un muelle para el atraque de las naves, un gran edificio y un bosquecillo. Todas las instalaciones están circundadas por un pórtico de columnas dóricas con una techumbre a doble vertiente, siguiendo los esquemas propios de los puertos romanos heredados de los helenísticos (lám. 13) (Aurigemma, S., *op. cit.*, 48, láms. 87-90). Esta escena probablemente tiene un carácter ideal y no responde a la remembranza de ningún puerto —o ciudad— específico. Las actividades portuarias, como el atraque o carga y descarga de los barcos, aparecen acreditadas en muchas ocasiones. En el mosaico toledano distinguimos la llegada a puerto de varios navíos. Una nave pesada o *corbita* llega al puerto con porticado semicircular: presenta el palo mayor recogido y todas las velas arriadas como es propio de estas galeras en sus maniobras de arribada. Al fondeadero rocoso arriba un navío, quizá un *ponto*, con la vela de

artemo arriada, mientras que al puerto de mayor envergadura, a juzgar por la magnitud de su faro escalonado, se dispone a entrar un barco de alto bordo (*ponto* o *corbita*), todavía con las velas desplegadas, que remolca un pequeño bote (*uegeiia* o *placida*) con los remos abarloados (Balil Illana, A., *op. cit.*, 1961-62, 123-137; Blázquez, J.Mª., *op. cit.*, 33-34, nº 25, láms. 16-19 y 46). En un mosaico de Apamea (Siria), procedente del denominado «edificio de los triclinios» y datado en el segundo cuarto del siglo IV (lám. 15), hay una serie de instalaciones portuarias dispuestas en torno a lo que parece un muelle, donde también podemos apreciar el atraque de una embarcación. Se trata de un gran mosaico decorado con una serie de dobles meandros que determinan diversos paneles, la mayoría desaparecidos, decorados con escenas pintorescas o mitológicas. El mejor conservado de estos cuadros contiene un paisaje marino, de clara ascendencia alejandrina, en que se aprecia un muelle a lo largo del cual se disponen un pórtico, tal vez perteneciente a los edificios de almacenamiento, un templo y un faro. En el centro de la composición destaca sobre el fondo plateado del mar, un navío donde está embarcado un personaje al que un marinero ayuda a tender una pasarela hacia el referido muelle. Finalmente, en la zona derecha del panel se aprecia el paisaje costero alrededor de la ciudad: delante del altar de un templo sobre *podium* y escalinata, flanqueado por sendos grifos alados, un hombre de pie, probablemente un pescador, realiza un sacrificio a la divinidad del lugar (Balty, J., *Mosaïques antiques de Syrie*, Bruselas, 1977, 70-71; *id.*, *Guide d'Apamée*, Bruselas, 1981, 98-99, figs. 101 y 103). Escenas de este tipo nos llevan a plantear la cuestión de los cultos religiosos que se desarrollaban en los puertos y en los diversos santuarios que jalonaban las costas. En el citado mosaico del Triunfo de Venus, de *Cuicul*, dos trabajadores cargan un barco, del que sólo se aprecia uno de sus extremos: es de suponer que la escena transcurre en un muelle y que los edificios porticados pertenezcan a los almacenes para guardar las mercancías (Dunbabin, K.M.D., *op. cit.*, 43, 134, 156 y 256, láms. H, 128-129; también Blanchard-Lemée, M., *op. cit.*, 78, lám. VI, b).

También con relación a la administración y el funcionariado que controlaba la actividad portuaria, así como a los estibadores, es interesante la referida Escena II, Cuadro IIB, de Piazza Armerina (*vide supra* lám. 5), ya que en primer plano tenemos una escena, desarrollada probablemente en el puerto de Carthago, con la carga de fieras, que son subidas al barco a través de una pasarela, a cuyo pie un funcionario barbado golpea a un esclavo; porta en su mano izquierda el bastón o *uitis*, propio de los militares de bajo rango que eran los únicos autorizados para golpear a esclavos (Código Teodosiano I, 32, 3 y 9; XII, 3, 11; XVI, 2, 5, y 5, 65) que normalmente trabajaban como estibadores en los puertos de cierta entidad (Carandini, A., Ricci, A. y De Vos, M., *op. cit.*, 96).



LÁMINA 14. Mosaico de Apamea (Siria), procedente del llamado «edificio de los triclinios».

IV.2.1. Los faros

La iconografía de los paisajes portuarios revela datos interesantes, y no por ello menos controvertidos, con relación al estudio de los faros helenístico-romanos. Las torres luminosas que guiaban el rumbo de los navegantes son, por lo general, motivo recurrente en las marinas, líneas de costa y puertos, y se convirtieron en motivo ornamental muy frecuente en todo género de objetos e instrumentos menores, tanto los utilitarios como los denominados «souvenirs». Baste citar las series de lucernas africanas con escenas de puertos, y arquitecturas en general, estudiadas y sistematizadas por J. Deneuve, quien distingue hasta un total de siete series caracterizadas por mostrar en el extremo la figura de un faro —a manera de torre escalonada— con la llama orientada hacia el orificio para la mecha que se prendía; con ello, se lograba el efecto de simular que la torre de señalización estaba en funcionamiento. En casi todas las series se evocan ciudades portuarias, aunque siempre en primer plano se aprecia el mar y una o dos embarcaciones de pescadores, lo que las liga a motivos de raigambre alejandrina; es difícil en estas piezas distinguir muelles e instalaciones portuarias de los propios edificios civiles y religiosos de las ciudades, aunque el hecho de que algunos presenten amplias bóvedas y pórticos columnados podría inducir a considerarlos como los típicos almacenes y muelles porticados evidenciados en los grandes complejos portuarios helenístico-romanos. Así, por ejemplo, a la serie 3 pertenece una lucerna con la figuración de un pórtico circular abierto por delante, que rodea un plano de agua en que navegan dos barcos, a la manera ya reseñada en soportes pictóricos y musivarios (lám. 15). De manera semejante ocurre con las series 4 y 5, con pórticos cubiertos por techos de teja que se elevan por encima de hileras de bóvedas: en la primera, 8 bóvedas soportan un pórtico de 9 columnas, mientras que en la segunda 10 bóvedas sostienen un porticado de 8, tras el que se aprecia el frontón de otro edificio en un plano posterior. No obstante, las instala-

ciones portuarias más imponentes son las de algunas lucernas de la serie 2, dotadas de un gran muelle circular, rodeado de pórticos columnados en toda su extensión y un gran arco honorario en lo que parece ser la bocana del puerto, de manera semejante a como se aprecia en el reverso de algunas monedas del siglo III acuñadas en Asia Menor (Franke, P.R., *Kleinasien zür Römerzeit*, München, 1968, nº 82-84 y 86). Estas escenas bien podrían recordarnos instalaciones como las referidas más arriba, en particular, las de los puertos de Claudio y Trajano en Ostia (Deneuve, J., Notes sur quelques lampes africaines du III^{ème} siècle, *AntAfr.* 22, 1986, 141-155), aunque otros autores identifican estos puertos con el de Roma (Guarducci, M., Una nuova officina di lucernette romane: gli Aeoli, *RM*, 89, 1982, 114-121, láms. 54-56).

Retomando el tema de los faros, el empleo deliberado de hogueras para la señalización nocturna en la navegación de cabotaje (*vide* Homero, *Iliada*, XIX, 375) o la adopción para tal fin de los fuegos de las torres de vigilancia militar o de los propios santuarios, es un uso probado desde muy antiguo, pero fue —al menos que sepamos— en época helenística cuando se edificaron elevadas torres coronadas por luminarias, a la manera de nuestros modernos faros, destinadas a guiar desde tierra a los marineros durante la noche; estas construcciones sirvieron de modelo a los arquitectos romanos que, a semejanza de puertos helenísticos como los de Rodas y Alejandría, dotaron a los grandes puertos del Mediterráneo de faros de notables dimensiones, muchos de ellos estructurados a manera de torres escalonadas, decoradas en ocasiones incluso con estatuas imperiales o de divinidades marinas. Se ubicaban en el extremo de largos espigones (como en Terracina, *Leptis Magna*, *Centumcellae*, Rimini, Pozzuoli, etcétera) o sobre islas frente a la bocana, como en el caso de Ostia, cimentado en una isla artificial creada mediante el hundimiento de la nave de transporte que había trasladado a Roma el obelisco del circo Vaticano (Plinio, *NH*, XVI, 201). Otros faros, más o menos aislados, marcaron los principales acci-



LÁMINA 15. Lucerna de Carthago de la Serie 3 de Deneuve, con evocación de un puerto y faro en el extremo con la llama orientada hacia el orificio para la mecha.

dentos costeros, como en Cabo Ateneo, Capri y Miseno, que resguardaba el *Classis Praetoria Misensis* o sede de la flota militar romana. Algunos de estos edificios siguen actualmente en funcionamiento, buena prueba de lo cual es el de *Brigantium* (La Coruña) (Hutter, S., *Der römische Leuchtturm von La Coruña*, *Madridrer Beiträge*, 3, Mainz, 1973; Hauschild, T., *Der römische Leuchtturm von La Coruña* (Torre de Hércules). Probleme seiner Rekonstruktion, *MM*, 17, 1976, 238-257; *id.*, El faro romano de La Coruña (Torre de Hércules). Problemas de su reconstrucción, *Actas del Coloquio Internacional sobre el Bimilenario de Lugo*, Lugo, 1977, 131-139). Sobre el último piso de estas torres se disponía, en un receptáculo preparado a tal efecto, una gran hoguera que por lo general ardía al aire libre, tal como nos muestran muchos documentos romanos de entre los cuales basta citar un relieve de la Colección Torlonia (lám. 16) y el célebre mosaico de la Plaza de las Corporaciones de Ostia (lám. 17), ambos con posible evocación del faro de esta última ciudad (Caruso, I. y Gasparri, C., *Materiali per servire allo studio del Museo Torlonia di scultura antica*, *MemLinc*, 24, 1980, 33-238).

No obstante, a pesar de estas consideraciones, nuestros conocimientos sobre los faros antiguos son muy parciales, pues dependen de escasas fuentes de información, en ocasiones muy sesgadas. La Arqueología aporta pocos datos respecto a la estructura y morfología básica de los faros pues la nómina de restos arquitectónicos que de estos edificios nos ha llegado es muy reducida. También los testimonios literarios de la época guardan silencio respecto al problema. Por tanto, los datos que aporta la documentación iconográfica, convenientemente depurada y matizada, resulta del máximo interés para los estudios relativos a la morfología, tipología y estructura arquitectónica de los faros helenístico-romanos. En 1909, H. Thiersch publicó un magno estudio sobre los faros antiguos y medievales, dedi-



LÁMINA 16. Relieve de la Colección Torlonia con escena portuaria y foro rematado por una gran hoguera.

cando especial atención al mítico faro de Alejandría, ubicado en el extremo Noreste de la isla de Pharos —en la desembocadura del Nilo, frente a los puertos militar y comercial de la ciudad—, y construido por el célebre arquitecto Sóstratos de Cnido, siendo inaugurado c. 280-279 a.C. (Plinio, *NH*, XXXVI, 83; Thiersch, H., *Pharos. Antike, Islam und Occident*, Teubner, Leipzig y Berlín, 1909). Desde entonces, un reducido número de investigadores ha abordado el problema, destacando el trabajo de F. Castagnoli (*EAA*, III, s. v. *Faro*, 596-597), un interesante estudio de M. Reddé publicado en 1979 (Reddé, M., *La représentation des phares à l'époque romaine*, *MEFRA*, 91, 1979, 845-872) y las recientes síntesis de M.H. Quet (*Pharus*, *MEFRA*, 96, 1984, 789-845) y R. Bedon (*Les phares Antiques*, *ArcheologiaParis*, 231, 1988, 54-66), a las que hay que sumar los trabajos de J. Martínez, quien acomete una valoración global de los diferentes tipos de fuentes arqueológicas (materiales, literarias, iconográficas, etcétera) que poseemos con relación a la cuestión (Martínez Maganto, J., *Faros y luces de señalización en la navegación antigua*, *CuPAUAM*, 17, 1990, 67-89; *id.*, *Los faros en la Antigüedad. Elementos de estudio indirecto en Arqueología subacuática*, *Arqueología Subacuática, II. Comercio y tráfico marítimo en la Antigüedad*, *Aulas del Mar*, Murcia, 1996, 131-157).

M. Reddé acometió una interesante revisión de los testimonios figurados romanos y de los estudios precedentes al objeto de obtener un conocimiento lo más preciso de los faros antiguos, intentando identificar eventualmente algunos de ellos; estableció, a partir de 59 documentos no mutilados —en su mayoría procedentes de Roma y de Ostia—, dos grandes grupos o tipologías de faros: la primera, torres escalonadas, de entre 3 y 6 plantas, rematadas o no en la cima por una llama ardiente; la segunda, faros escalonados (de 2, 3 ó 4 plantas) con estatuas en la parte



LÁMINA 17. Mosaico de la Plaza de las Corporaciones de Ostia, con evocación del faro del puerto de la ciudad.

superior. El tipo más frecuente en la iconografía es el faro escalonado (49 testimonios) rematado por una hoguera (40 ocasiones); el segundo tipo parece limitarse a las regiones del Mediterráneo oriental (Reddé, M., *op. cit.*, 1979, 847-856). Esta clasificación ha sido recientemente sometida a revisión por J. Martínez quien señala la enorme variedad tipológica existente en cuanto a la estructura y composición externa de estos edificios (Martínez Maganto, J., *op. cit.*, 1990, 74), aunque obvia que los análisis de Reddé se basan exclusivamente en los datos que aportan las escenas figuradas. En cualquier caso, la sistematización de Reddé es una más entre las muchas que podrían proponerse desde la óptica iconográfica y, tal y como señala J. Martínez, del conjunto de información que poseemos parece clara la existencia de faros de morfología exterior distinta a la testimoniada exclusivamente por las «imágenes», aunque sea muy difícil establecer diferenciaciones precisas en el terreno del arte figurativo.

Por tanto, al igual que ocurre con los puertos porticados de trazado semicircular, cabría plantearse si la aparente uniformidad iconográfica de los faros responde a la creación, difusión, copia y reelaboración de esquemas y cartones estereotipados que cobraron gran fortuna entre artesanos y comitentes y que en algunos casos pudieron ser el fiel reflejo de algunas de estas torres luminosas repartidas por la costa. Como ya hemos indicado, existen gran cantidad de obras de arte y objetos de diverso género, dispersos por toda la geografía del Imperio, con la evocación inmutable y convencional de faros, lo que presupone la difusión de estos cartones, presumiblemente inspirados en monumentos alzados en los puertos más transitados del Imperio, como el *Portus Urbis Romae* (Ostia) o el gran puerto annonario de Alejandría. El célebre vidrio de Begram (Afganistán), con la probable imagen de la fachada Norte del faro de Alejandría (lám. 18) (Quet, M. H., *op. cit.*, 808); el referido mosaico de Toledo, con un gran faro de tres cuerpos cilíndricos, coronado por una llama y cons-

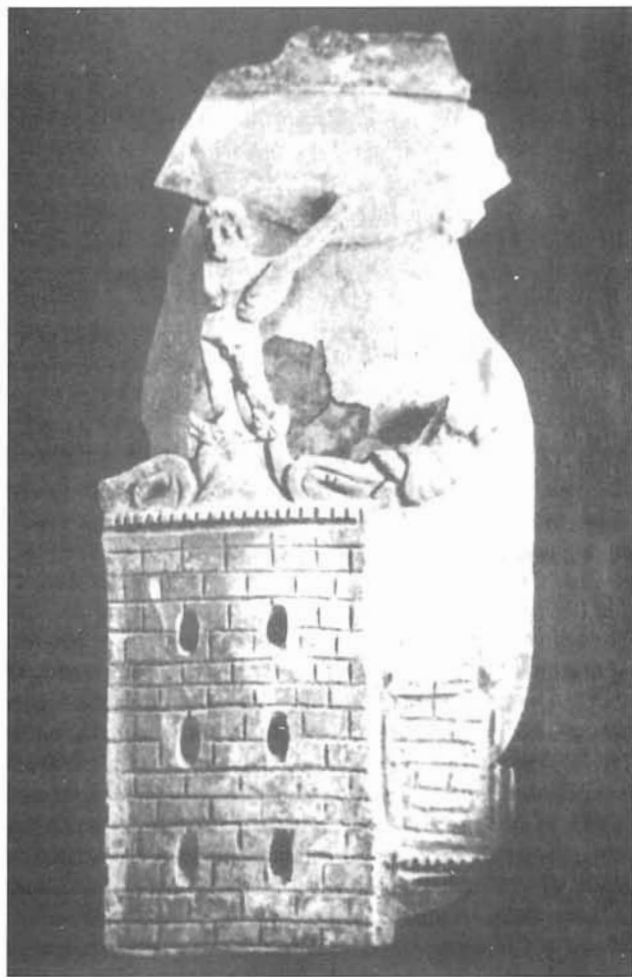


LÁMINA 18. Vidrio de Begram (Afganistán), con posible figuración de la fachada Norte del faro de Alejandría.

truido sobre una amplia plataforma o espigón; y el sarcófago de *Iulius Philokyrius*, hallado en Ostia y datado en el siglo IV d.C., en cuya decoración encontramos un faro de composición muy similar al del mosaico toledano y probablemente basada en la estructura arquitectónica general del de Alejandría (lám. 19) (Reddé, M., *op. cit.*, 1979, 860, fig. 3), son buenos ejemplos de esta difusión de esquemas más o menos constantes, probablemente a través de las propias redes comerciales.

De todo lo expuesto, podría intuirse una iconografía alejandrina y otra ostiense en la representación de faros; en algunas obras podrían conjuntarse elementos distintos: en el sarcófago de *Iulius Philokyrius*, los tritones que soplan las conchas serían de clara inspiración alejandrina, mientras que el faro rematado por una llama parece de origen ostiense (Picard, G. Ch., *op. cit.*, 91-92, fig. 14).

Estos modelos experimentaron pequeñas *variations* de un caso a otro, y persistieron hasta época tardía (pinturas de las catacumbas, sarcófago de *I. Philokyrius*) en que



LÁMINA 19. Sarcófago de I. Philokyrius, procedente de Ostia, con escena portuaria y faro.

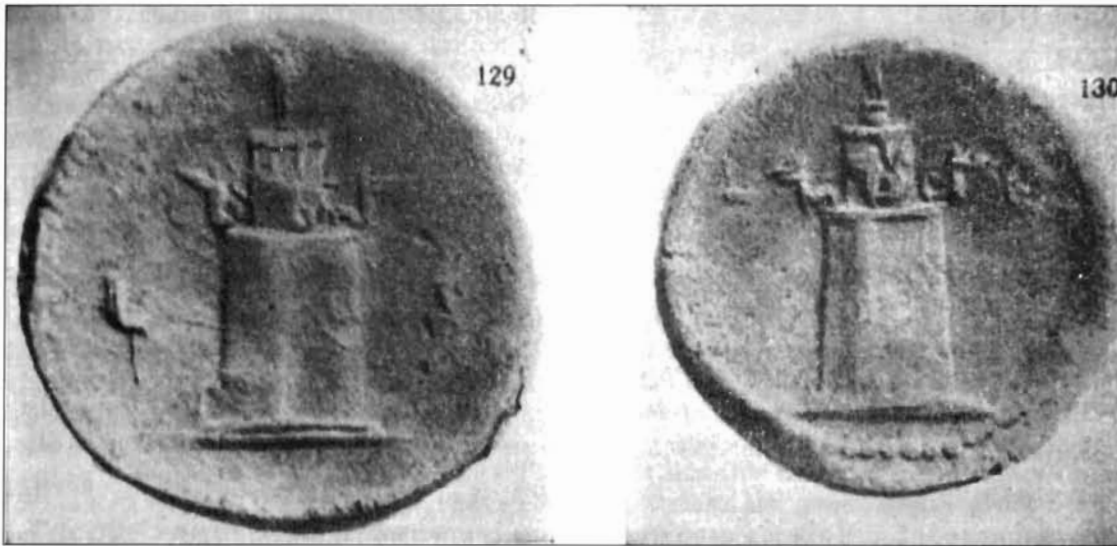


LÁMINA 20. Monedas de Alejandría de época de Domiciano con representación del faro de la isla de Pharos.

se adoptaron como símbolo del final del viaje terrenal. De esta forma, en los reversos de algunas series monetales, el faro de Ostia tiene 5 plantas y en otros 6; en los referidos sextercios de Nerón, con la imagen del puerto de época de Claudio, el faro muestra la estatua que lo coronaba con unas dimensiones desmesuradas, mientras que en el relieve Torlonia tiene 5 plantas, rematadas por una llama, y la estatua, mucho más proporcionada que la anterior, en el cuarto piso (no obstante, para Picard, G. Ch., *Sur quelques représentations nouvelles du phare d'Alexandrie et sur le origine des paysages portuaires*, *BCH*, LXXXVI, 1952, 88, fig. 13, este faro —aunque inserto en el puerto de Roma— bien podría inspirarse en el de Alejandría). También la expansión de los motivos marinos propios del arte alejandrino jugó un papel determinante en este proceso (Picard, G.Ch., *op. cit.*, 61-95). En cualquier caso, en muchas ocasiones estamos ante faros anónimos, que quizás evocaron las torres luminosas alzadas en determinados puertos mediterráneos, hoy día desconocidos para nosotros.

De todas las consideraciones expuestas se deduce que la iconografía aporta algunos datos, parciales, aunque interesantes, que nos ayudan a determinar cómo pudo ser la arquitectura de las torres luminosas que en la Antigüedad helenístico-romana guiaron el rumbo de los barcos. Algunos faros conservados en relativo buen estado en la actualidad (La Coruña) o en funcionamiento hasta épocas recientes, como el de Boulogne-sur-Mer, activo hasta su destrucción en el s. XVII (d'Erce, F., *La Tour de Caligula à Boulogne-sur-Mer*, *RA*, 1966, 89-96), aportan pistas con relación a la cuestión. En su mayoría, los faros se estructuraron en pisos o peldaños (cuadrados, octogonales, cilíndricos) superpuestos, sistema éste que permite construir grandes elevaciones, a la manera de los zigurats mesopotámicos; así, según una minuciosa y extensa descripción en el *Abecedario* («Kitab Alif Ba») del malagueño Ibn al-Sayj (s. XII), el faro de Alejandría alcanzó 135 m de altura (Asín Palacios, M., *Una descripción nueva del faro de Alejandría*, *Al-Andalus*, 1, 1933 (1989²), 241-292;

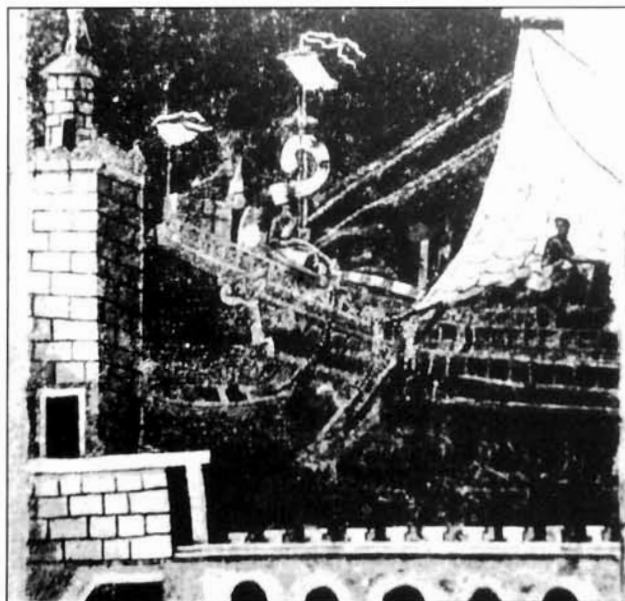


LÁMINA 21. Mosaico del Palazzo dei Conservatori (Roma), con evocación de un faro (¿Ostia?) construido mediante el recurso al aparejo isodómico.

y también Otero, M.L., Interpretación gráfica de la descripción de Ibn al-Sayj, *ibidem*, 293-300; Asín Palacios, M., Nuevos datos sobre el Faro de Alejandría, *Al-Andalus*, 3, 1935 (1989²), 185-193; sobre las descripciones y dibujos antiguos y medievales de la famosa torre *uide* Picard, G.Ch., *op. cit.*, 66-68). Recientemente, una hipótesis sugerente propone que esta combinación de plantas rectangulares, octogonales y cilíndricas, adoptada en época romana, podría servir para la diferenciación de los puertos de ciudades costeras cercanas entre sí (Bedon, R., *op. cit.*, 63). La cima del edificio solía estar rematada por una hoguera y, en ocasiones, por una estatua. Así, según la reconstrucción propuesta por Reddé para el faro de Alejandría —y que respeta en parte la de Thiersch—, éste presentaría un primer gran cuerpo rectangular, un segundo octogonal, columnado y a manera de linterna en cuyo interior ardería la llama (series monetales de Domiciano, lám. 20), y un tercero a manera de pedestal sobre el que reposaría una estatua (tal vez de uno de los monarcas ptolomeos), tal y como se muestra en algunas monedas y en el referido vidrio de Begram (Reddé, M., *op. cit.*, 1979, 870, fig. 9). El hecho de que este vaso o las emisiones monetales de época de Domiciano no muestren la segunda planta —o la evoquen muy distorsionada— bien podría deberse a que los artesanos de la época no buscaban «*une fidélité archéologique absolue*» (Picard, G.Ch., *op. cit.*, 73-74), aunque la aceptación de esta premisa también obliga a valorar con prudencia el resto de informaciones que proporcionan estos documentos. No obstante, la torre escalo-

nada no fue un modelo único en la arquitectura de los faros: por ejemplo, el de *Brigantium* (La Coruña) constaba de un solo cuerpo (*uide supra* la bibliografía referida).

Estos edificios debieron construirse con técnicas y materiales muy sólidos; al igual que en el resto de las instalaciones portuarias, el uso del *opus caementicium* debió ser muy frecuente en época romana (EAA, VI, s.v. *Portus*, 390-393 (Santa Maria Scrinari, V.); una interesante muestra del empleo conjunto de sillares, *opus caementicium* y *opus latericium* lo tenemos en el faro de Leptis Magna: Bartoccini, R., Il porto romano di Leptis Magna nella sua vita economica e sociale, *Latomus* (Homages á A. Grenier), LVII, I, 1962, 228-243). Además, el empleo del aparejo isodómico de grandes sillares, también debió ser usual, según se desprende del análisis del vidrio de Begram (*uide supra* lám. 18), de un mosaico de Gerasa (Picard, G.Ch., *op. cit.*, 80) y de otro del Palazzo dei Conservatori (Roma) (lám. 21), en que se aprecia un faro —tal vez el de Ostia— para cuya construcción se ha empleado esta técnica edilicia (Stuart-Jones, H., *A Catalogue of the Ancient Sculptures preserved in the Municipal Collections of Rome, The Sculptures of the Palazzo dei Conservatori*, Roma, 1926 (1969²), 268-269). En cualquier caso, es amplia la laguna de conocimientos que tenemos respecto a esta cuestión (Martínez Maganto, J., *op. cit.*, 71-74; *id.*, *op. cit.*, 131-157, en especial 135-139).

Pero no todos los puertos y, sobre todo, fondeaderos y puertos varados, destinados al anclaje o varado de barcos, debieron contar con grandes estructuras edilicias destinadas a emitir señales luminosas. En muchos casos debió de tratarse de pequeñas torres, columnas o balizas de señalización. En los testimonios figurados aparecen en ocasiones pequeños faros, de «menor rango» y escasa envergadura, que muy probablemente son fiel reflejo de los que bordearían toda la costa, alzándose en los promontorios, cabos y extremos de ensenadas, bahías y golfos. El mosaico de la Vega Baja de Toledo muestra —a pesar de sus convencionalismos iconográficos— cómo el litoral debía de estar jalonado de diversas clases de faros que, con sus señales luminosas, puntualizaban los más importantes hitos de la costa. De esta forma, en la cima de un promontorio se aprecia un faro, cuya parte superior se alza sobre una especie de basamento o *podium* cúbico, delante del cual hay sentado un pescador con su caña lanzada al mar (*uide supra* lám. 2); en el extremo del gran espigón semicircular y porticado se eleva una columna rematada por una hoguera que probablemente también sea un faro (en caso de estar ante el muelle de una *uilla maritima* la interpretación no variaría e indicaría cómo estos pequeños embarcaderos tenían asimismo sus señales luminosas) (*uide supra* láms. 2-3) (Blázquez, J.M^a., *op. cit.*, 33, n^o 25, láms. 16-19 y 46). Este tipo de pequeña estructura turriforme o columnada, en ocasiones alzada sobre un basamento, aparece en otras evidencias figuradas, como el tardío plato de plata de Perm (Museo del Ermitage, San Petersburgo) (donde asimismo

se ha querido identificar el faro de Alejandría) (Picard, G.Ch., *op. cit.*, 82, fig. 9) o la pintura de *Stabiae* en la que, sobre un elevado promontorio rocoso, se alza una de estas señales luminosas (*vide supra* lám. 1).

Por último, y aunque no tenga relación directa con las instalaciones portuarias romanas, es interesante la hipótesis que propone al Coloso de Rodas, construido hacia el año 290 (Plinio, *NH*, XXXIV, 41) y destruido prematuramente en el 225 a.C. (Estrabón, *Geographia*, XIV, 2, 5), como origen de una iconografía asociable a los faros que quedó perpetuada y, en ocasiones, reelaborada en época romana, ya que aunque no se concibió como tal tipo de edificio, sí debió servir de señal luminosa a los navegantes

(Gabriel, G., La construction, l'attitude et l'emplacement du colosse de Rhodes, *BCH*, LVI, II, 1932, 345, fig. 1; y también Maryon, H., The Colossus of Rhodes, *JHS*, 76, 1956, 68-86; Haynes, D.E.J., Philo of Byzantium and the Colossus of Rhodes, *JHS*, 77, 1957, 311-312; Higgins, R., The Colossus of Rhodes, *The Seven Wonders of the ancient World*, Londres, 1988, 124-137); buenos ejemplos de ello sería la imagen de *Pharus* en el Mosaico cosmológico de Mérida (Lancha, J., La mosaïque cosmologique de Mérida. Étude technique et stylistique, *MelCasaVelazquez*, XIX, 1, 1983, 17-65) o el colosal Neptuno que en el relieve Torlonia se alza a la entrada del puerto ostiense (*vide supra* lám. 16).