

La navegación en Tarifa en época romana

Enrique Gozalbes Cravioto

Los hallazgos de arqueología submarina en aguas del litoral de Tarifa, y del estrecho de Gibraltar, indican que la navegación fue particularmente intensa en la antigüedad. No cabe duda de que a partir de la implantación del Principado de Augusto la navegación experimentó un fuerte incremento en el litoral del estrecho de Gibraltar. En este aumento influyeron varios hechos, entre ellos el aumento de la seguridad derivado de la extinción de la piratería, y la unificación económica que entonces tuvieron los mercados.

La costa del estrecho de Gibraltar pasó a ser un lugar privilegiado desde el punto de vista económico. Se convirtió en un centro de navegación de primera importancia, especialmente para el transporte de los productos, pero también de todo tipo de viajeros: militares, administradores, negociantes, curiosos, o personas motivadas por cuestiones religiosas o de salud. Los motivos de los viajes eran bastante diversos en la antigüedad, pero en la época romana la proporción mayor de los viajes venían determinados por el comercio (1).

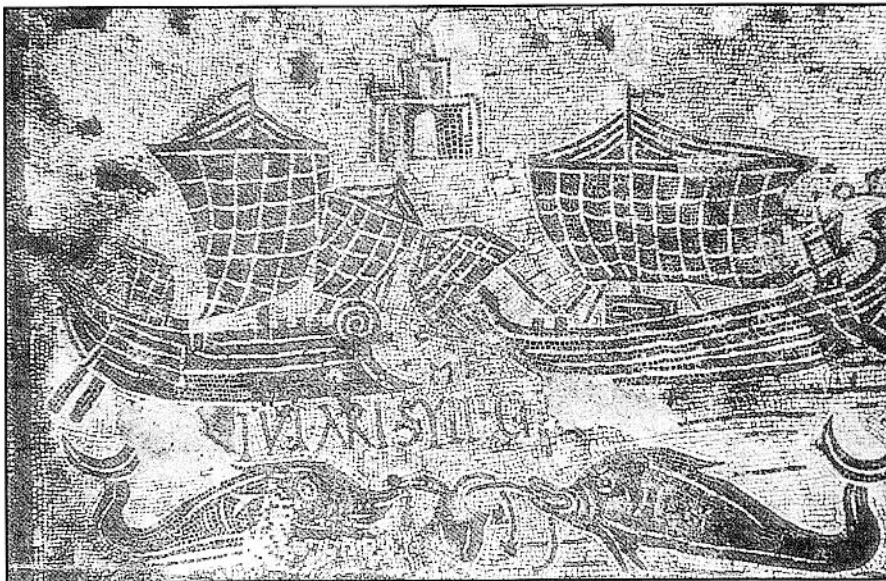
Es cierto que el mar no fue el único medio de comunicación en la antigüedad clásica. Los roma-

nos cubrieron todo su Imperio de un extenso sistema de vías y calzadas, que comunicaban entre sí las diversas regiones y ciudades. Un tramo de esas calzadas, el que unía Gades con Malaca (el nombrado como *Item a Malaca Gades*), atravesaba el territorio de Tarifa, donde se indica la existencia de tabernas o albergues en Mellaria, en Belone Claudia y, fuera ya de su término actual, en Besippone (2).

Pero las calzadas estaban dedicadas, sobre todo, al tráfico de personas y monturas; siempre que podían, los romanos echaban las mercancías al agua, con lo que abarataban radicalmente las mismas. Por esta razón, la mayor cantidad del tráfico comercial se producía siguiendo las rutas principales establecidas en el Mediterráneo. La navegación comercial alcanzó unas dimensiones que únicamente recuperaría en el siglo XIV. Según documentaba Strabon, de los puertos de Turdetania (entre ellos, los de la zona del estrecho de Gibraltar) procedían los mayores barcos que llegaban a los puertos de Pozzuoli y Ostia, y su número era muy similar al de los procedentes de África (3).

El transporte marítimo de mercancías era mucho más barato y rápido. Y lo era pese a la evi-

dente peligrosidad, puesto que la eventualidad del naufragio estaba siempre presente. Un ejemplo literario lo encontramos en el relato evangélico acerca del viaje de San Pablo a Roma; se trató de una travesía desventurada, pero que entraba en lo posible. Recordemos a este respecto la anécdota que Petronio mencionaba (en su obra *El Satiricón*) acaecida a su personaje literario de Trimalción, que quedó al borde de la ruina debido al naufragio consecutivo de tres de sus grandes barcos comerciales. Basta con ver la profusión de esos barcos en aguas cercanas a Tarifa, como documenta la arqueología submarina, para detectar que el naufra-



Barcos romanos de mercancías representados en el mosaico de la Plaza de las Corporaciones en Ostia.

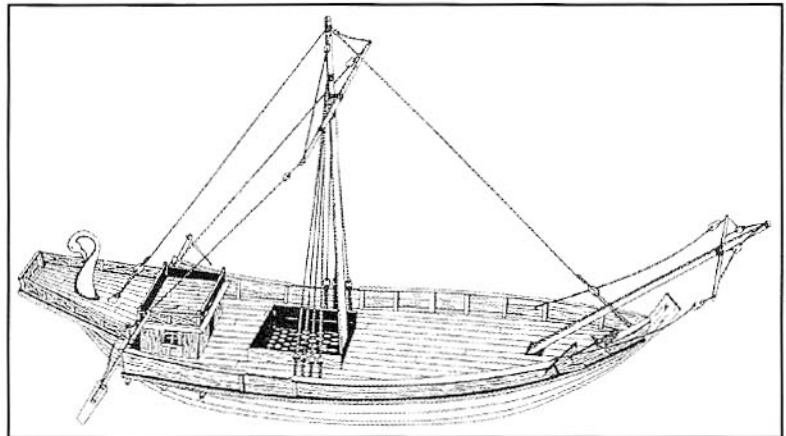
gio constituía un peligro muy cercano en las tempestades.

Una de las rutas fundamentales fue la que unía los puertos de Roma (Ostia y Puzzoli) con Gades (4). En esa comunicación, que según el caso podía hacerse entre siete y nueve días, el enlace con la costa de Tarifa jugó un papel importante. Los navegantes romanos, en general, preferían tener a la vista las costas; era necesario disponer de puertos que sirvieran para, en el caso necesario, resolver algún problema de mantenimiento de los barcos. Y en el caso de Tarifa, también jugaba importante papel tanto el refugio ante la tempestad, como la parada para la conexión de los viajeros y las mercancías con el puerto de la Mauritania Tingitana, que era la principal comunicación exterior de este territorio.

Sin duda, los centros costeros en la antigüedad tenían unas condiciones muy diferentes entre sí. Había simples radas, con un puerto muy modesto para los pequeños barcos pesqueros. En el litoral de Tarifa, este era el caso de Mellaria, una población modesta (*vicus*=aldea, se la llama en alguna fuente) que estaba especializada en las actividades pesqueras (5). Este era también el caso de la mayoría de las poblaciones costeras de la antigüedad. En ellas solamente circunstancialmente accedían grandes navíos de comercio; estos barcos no podían llegar al muelle del puerto directamente, por lo que echaban el ancla en la rada y el acceso a la costa se hacía mediante pequeñas barcas.

Por el contrario, había otros centros que requerían la existencia de instalaciones mucho más numerosas y de unas mayores dimensiones, puesto que los grandes barcos debían de atracar y no simplemente fondear. Como eran esos barcos lo sabemos bastante bien por las representaciones de la época, y también por los datos de la arqueología submarina. Los grandes barcos comerciales tenían cerca de 25 metros de eslora, dimensiones considerables, muy similares a las de las carabelas con las que Colón descubrió América (si bien las carabelas eran mucho más altas).

Los puertos para los grandes navíos comerciales precisaban de obras importantes de ingeniería, para el calado de los barcos y el atraque en los muelles. Pero, sobre todo, unas condiciones naturales, muy ligadas a la protección de los vientos, a lo que se unían las instalaciones para resguardo y depósito de las mercancías, los albergues de los viajeros, centros de arreglo y repuesto de los barcos, etc.



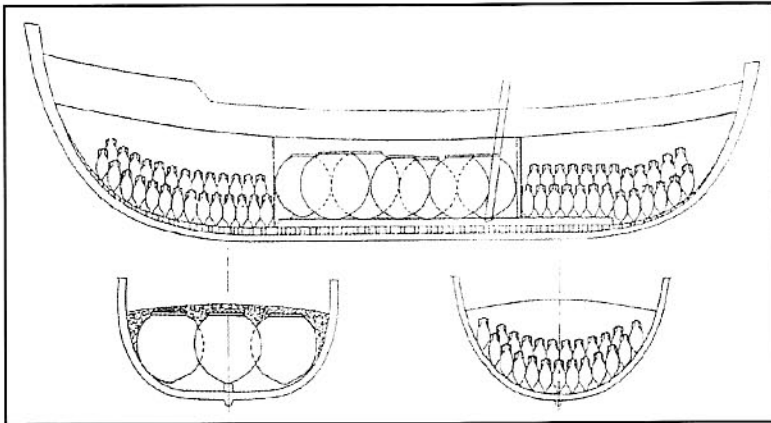
Reconstrucción de un barco romano de mercancías.

Este tipo de puertos daba ocupación a bastantes personas: estibadores, expertos en lastres, expertos en inmersión, almacenistas, pesadores, encargados de almacenes y depósitos, amén de los cantineros y posaderos, y un conjunto de pequeños intermediarios en el comercio.

Este segundo era el caso de la ciudad principal de la costa de Tarifa en la antigüedad: el municipio romano de Baelo Claudia. El mismo poseía un importante puerto, con sus instalaciones anejas, incluido un considerable mercado. Como ha señalado Manuel Martín Bueno, *"el fondeadero de Baelo Claudia, con un posible muelle sumergido hoy bajo la arena y oculto bajo las aguas, tenía una amplia zona de reserva atestiguada por la aparición de diversos cepos romanos, así como un pequeño estuario en la desembocadura de un riachuelo al este de la ciudad, que no obstante bastaba como elemento secundario de abrigo a las embarcaciones pesqueras"* (6).

En el estado actual de los conocimientos, es problemática la interpretación funcional de algunas de las estructuras constructivas de una ciudad romana. Pero, en todo caso, bajo el nivel de la arena en Baelo Claudia se han detectado conjuntos constructivos; los mismos tienen dos direcciones, una paralela a la playa y otra hacia el mar. Se trata de estructuras de puerto que debieron servir como refugio para las embarcaciones respecto a los temporales de viento.

A este respecto, algunos autores han hablado de la posible relación de este puerto con la ciudad: *"es posible adivinar la existencia de una calle que directamente conectara este recinto con el mercado, así como la presencia de una posible zona de aguada y atarazanas para atender a las necesidades de los barcos que aquí arribaran"* (7).



Nave de carga romana de menores dimensiones. Reconstrucción a partir de un pecio.

El puerto de Baelo Claudia, por tanto, no era un centro únicamente pesquero, con una rada de refugio en caso necesario. Por el contrario, tenía todas las condiciones de un puerto de cierta importancia. Las descripciones de los geógrafos de la antigüedad, sin mencionarlo de forma expresa, están hechas en su mayor parte a base de relatos de navegantes. En los mismos, Baelo aparece poco más que como un nombre, al igual que Mellaria, en la relación de puertos, sin indicación de su importancia (8). Así lo vemos en el texto de Plinio el enciclopedista: *“el cabo de luno, el puerto de Baesippo, la ciudad de Baelo, Mellaria, el estrecho que forma el mar Atlántico, Carteia, llamada por los griegos Tartessos, el monte Calpe”* (9).

Un geógrafo tardío, de inicio de época bizantina, Marciano de Heraklea recoge un texto con mayores precisiones. Su fuente de información es de los siglos II-III. Describe una navegación por el Estrecho, justo en dirección contraria a la que hemos visto en Plinio. El navegante parte del monte Calpe, para llegar a Carteia, situada a 50 estadios. Desde allí el navegante llegaba a la ignota ciudad de Transducta, que algunos han ubicado (a mi juicio erróneamente) en Tarifa:

“Desde Transducta a Menralia no hay más de 115 (¿185?) estadios ni menos de 123. De Menralia a la ciudad de Belona no hay más de 140 estadios ni menos de 100 estadios. A partir de aquí comienza el pueblo de los túrdulos. Desde la ciudad de Belona hasta la desembocadura del río Belo no hay más de 75 estadios, ni menos de 50 estadios. Desde la desembocadura del río Belo hasta el promontorio donde da comienzo el estrecho, y en el que está el templo de luno, no hay más de 200 estadios ni menos de 150. Desde el promontorio, junto al que están el Estrecho y el templo de luno, navegando por el Océano....” (10).

Aparentemente, el navegante del siglo II ha fijado los datos de las distancias entre un puerto y otro. Y lo ha hecho en una dirección hacia el gran puerto de Gades, en el mismo sentido que en el texto de Strabon (que no incluye distancias), desde Calpe hacia Gades. Un trayecto que fue de los de más intenso tráfico comercial y de pasajeros en la antigüedad clásica. Debe tenerse en cuenta que en época romana el puerto de Gades fue el centro de todas las navegaciones en el Atlántico, tanto hacia el Norte como hacia el Sur (11). El navegante señala que Baelo distaba del cabo Trafalgar una cifra equivalente a unas 25-35 millas, lo que supone entre 37 y 50 kms.

aproximadamente.

En suma, podemos traer a colación, como buen documento, el comentario de Strabon, en su descripción de las costas del Sur de Hispania:

“La navegación hasta las Columnas, aunque a veces el paso del estrecho suele tener dificultades, es buena, así como la del Mediterráneo. En efecto, gracias al buen tiempo las travesías se llevan a cabo felizmente, sobre todo en lo que se refiere a la navegación de altura, lo que resulta muy beneficioso, sobre todo, para los barcos comerciales. Por otra parte, en alta mar los vientos son regulares, y a ello debe unirse que con la extirpación de la piratería la paz hoy está generalizada y la navegación es segura” (12).

La gran vía de comunicación entre los puertos itálicos de Puzzoli y Ostia, con el hispano de Gades, se hacía sobre todo por alta mar, pero al llegar a la altura de la costa andaluza, sobre todo en el Estrecho, los barcos comenzaban a pasar muy próximos a la costa. Los datos que poseemos parecen señalar que los barcos romanos no acostumbraban a largas navegaciones ininterrumpidas, casi nunca superaban la semana. Ciertamente, una necesidad a este respecto venía dada por el suministro de las vituallas, sobre todo en lo que se refiere al agua.

La cercanía de la costa, en la travesía del Estrecho, permitía, indudablemente, que viajeros y productos desembarcaran en Baelo para el paso y comunicación con otra vía importante, aunque secundaria en el conjunto del mundo romano: la que enlazaba con los puertos del Norte de Mauritania Tingitana (Marruecos). Debe tenerse en cuenta que en la antigüedad, como también ocurrió en la Edad Media, existía una temporada normal de navegación, desde abril a septiembre; el resto del año la navegación estaba cerrada, lo que los romanos llamaron *mare clausum* (13).

la conexión principal entre las dos costas se desplazará hacia el eje Algeciras-Ceuta y, en época almohade, al eje Tarifa-Alcazarseguer (para el paso de las tropas).

La primera referencia acerca del cambio de la situación, con el nuevo papel conseguido por Baelo, lo encontramos en la cita tantas veces utilizada de la tan manejada obra de Strabon. Según el geógrafo griego, que escribió en los primeros años de la Era Cristiana, la ciudad de Belon tenía mercado y una potente industria de salazones de pescado, y además era aquí donde, por lo general, se embarcaba para pasar a la ciudad de Tingi, que se hallaba en la tierra de los moros o maurusios (17). El papel de mercado de Baelo es coherente con su papel y situación, puesto que servía para la provisión de productos a Tingi así como para la recepción de otros procedentes de ella.

Plinio el enciclopedista no dice otra cosa de Baelo que su mención como *oppidum*, en la lista de los accidentes costeros y poblaciones. Sin embargo, al tratar del Norte de África tiene otra mención sobre Baelo. De acuerdo con su testimonio, la ciudad de Tingi se hallaba a 30.000 pasos (es decir, a 30 millas), por el trayecto más corto, de la ciudad

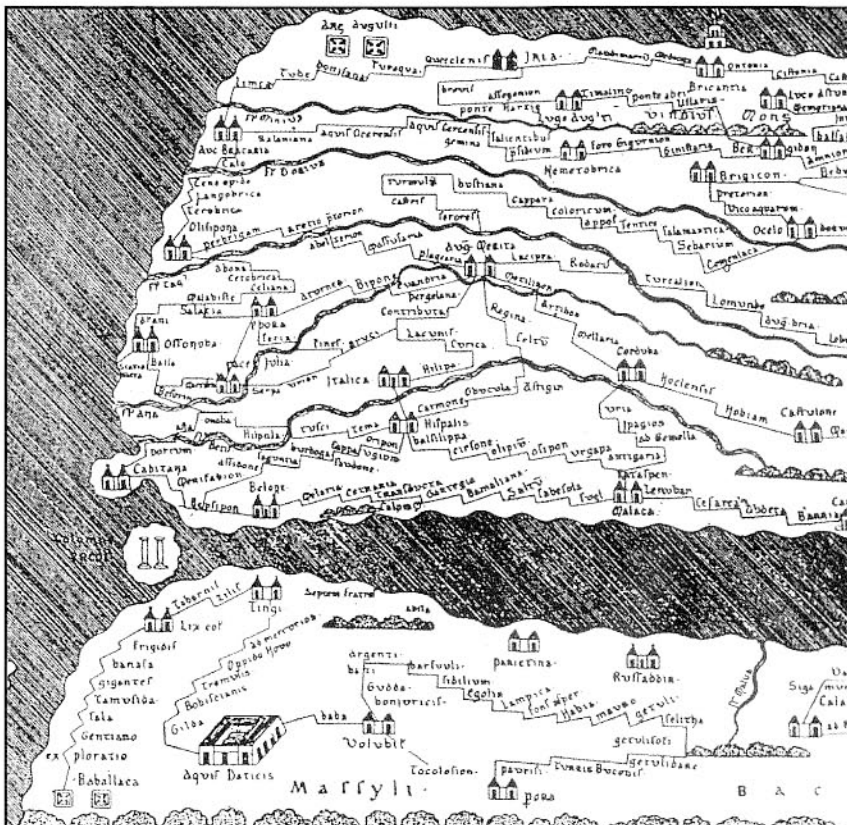
(nuevamente emplea el término *oppidum*) de Baelo, situado en la Baetica (18).

En las citas de Plinio, la observación de que una ciudad hispana estaba a una distancia determinada de otra africana, en todos los casos, no es tanto reflejo de que una estuviera frente a otra, sino de que estaban en comunicación directa. Así pues, después de que con el emperador Claudio la Mauritania Tingitana pasara a ser provincia del Imperio, con lo que debió estar relacionada la promoción de Baelo a municipio, se consolidó la ruta de paso entre la costa de Tarifa y la tangerina.

En su estudio geográfico sobre el estrecho de Gibraltar en la antigüedad, Adolph Schulten se fijó en este texto a la hora de tratar de la navegación desde la zona de Tarifa hasta el Norte de África. De acuerdo con su interpretación, el tránsito del Estrecho se efectuaba entre Tingi y Belo, afirmando que no se hacía de forma directa sino aprovechando el viento oceánico del S.O. y la corriente. Así, primero se subía hacia el N.E. hasta la altura de Tarifa, para luego costear hasta Baelo. A juicio de Schulten, ello explica la exageración del cálculo de las distancias, puesto que la navegación desde Tánger a Bolonia no sobrepasa los 35 kms., y Plinio consideraba que muchos más (19). También Mauricio Pastor ha considerado que la distancia "se corresponde bien con la ruta Tingis-Tarifa-Mellaria-Baelo y no con la ruta directa Tingis-Baelo" (20).

En todo caso, esta travesía tenía la notable ventaja de poderse efectuar en un simple día. Las fuentes de la antigüedad clásica no hablan expresamente de esta cuestión. Sin embargo, las condiciones y tecnología de la navegación a vela continuaron siendo sensiblemente similares en época árabe medieval. Así, al-Bakri, en el siglo XI, señalaba que la navegación desde una costa a la otra se hacía con viento del Sur, mientras desde Andalucía se utilizaba el viento del Norte; desde Tarifa se tardaban ocho horas en pasar a Alcazarseguer, y 16 horas en cruzar desde el cabo Espartel al de Trafalgar. Ello significa que, en apenas unas 12 horas, con buenas condiciones aprovechadas por los marinos expertos, se realizaba la travesía de una costa a la otra.

Hay otro texto que confirma la



Reconstrucción del fragmento perdido de la *Tabula Peutingeriana*. En la misma, Belone aparece frente a Tingi.

continuidad de la conexión entre la zona de Tarifa y la de Tánger como paso normal de los viajeros en época romana. Se trata de un documento del siglo III d.de C., que suele aparecer en forma de añadido del más famoso Itinerario de Antonino. Es el texto del conocido como el *Itinerarium Maritimum*. Este texto recoge una serie de distancias entre puertos diferentes del Mediterráneo, que se entiende que constituían las conexiones principales.

El *Itinerarium Maritimum* tiene su versión más antigua, el manuscrito más primitivo de los conocidos, en el manuscrito R II.18 de la Biblioteca de El Escorial. Aquí la referencia al paso de la hispana ciudad de Baelo a la mauritana de Tingi se halla en la tercera línea comenzando por el final. El *Itinerarium Maritimum* recoge el siguiente texto:

"De Hispaniis a Bellone traiectus Tingi Mauritaniam stadia CCXX" (21).

El estadio es la octava parte de la milla. Ello supone que el *Itinerarium Maritimum* considera que la travesía desde Baelo a Tingi era de 27'5 millas. En este caso, el cálculo de la distancia es más correcto que en Plinio, en una cifra bastante inferior. Pero lo más destacable es que, nuevamente, el paso desde la costa de Tarifa al puerto de Tánger aparece como el fundamental de la época romana para unir las costas andaluzas con las marroquíes.

El silencio de las fuentes de información impide seguir la historia de esta comunicación marítima, para la que nos debemos conformar con los datos expuestos. En todo caso, con una práctica muy disminuida de la navegación, debió de tener continuidad con el tiempo. Así se explica el que en el año 710 el expedicionario Tarif, desde el puerto de Tánger, desembarcara en Tarifa para una expedición de saqueo. La antigua travesía, establecida sobre todo por los romanos, sirvió de avanzadilla para la conquista musulmana de al-Andalus.

REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFÍA

- (1) Sobre los viajes y viajeros en la antigüedad, CASSON, L. *Travel in the Ancient World*. Toronto, 1974; GÓMEZ ESPELOSÍN, F. J. *Viajeros de la antigüedad* (Serie Cuadernos de Historia-16). Madrid, 1994.
- (2) *Itinerarium Antonini*, 40, 2-3; 408, 1. Al menos en su paso por Tarifa no se trataba de una calzada sino de un camino terrizo, que pasaba por el interior, a la altura de Facinas. CORZO, R. y TOSCANO, M. *Las vías romanas de Andalucía*. Sevilla, 1992. p.78.
- (3) STRABON III, 2, 6.
- (4) CHARLESWORTH, M. P. *Trade Routes and commerce of the Roman Empire*. Cambridge, 1924.
- (5) STRABON III, 1, 8. Estacionalmente destacaba sobre todo la pesca de los túnidos; GOZALBES, E. "La pesca del atún en la antigüedad". **ALJARANDA** nº 34, 1999. pp.16-18.
- (6) MARTÍN BUENO, M. "El papel del puerto en el mundo antiguo". *Actas de las III Jornadas de Arqueología Subacuática*. Valencia, 1998. p.18.
- (7) ALONSO VILLALOBOS, C. y NAVARRO DOMÍNGUEZ, M. "Baelo Claudia, sus posibilidades portuarias y la navegación por el estrecho de Gibraltar". *Actas III Jornadas*. pp.139-140.
- (8) Un estudio de síntesis acerca de la ciudad romana antigua en SILLIÈRES, P. *Baelo Claudia: une cité romaine de Bétique*. París, 1995.
- (9) PLINIO: *NH*. III, 7.
- (10) MARCIANO: *Per.mar.exter*. II, 9, según la edición de MÜLLER, C. *Geographi Graeci Minores I*. París, 1855. p.545. Traducciones de PASTOR MUÑOZ, M. "La Península Ibérica en Marciano de Heraklea". *Hispania Antiqua*, 8, 1978. p.107. GARCÍA MORENO, L.A. y GÓMEZ ESPELOSÍN, F. J. *Relatos de viajes en la literatura griega antigua*. Madrid, 1996. pp.484-485.
- (11) Así lo refleja expresamente PLINIO: *NH*. II, 167 y 168. Vid como obra reciente, MILLÁN, J. M. *Gades y las navegaciones oceánicas en la antigüedad*. Écija, 1998.
- (12) STRABON III, 2, 5.
- (13) ROUGÉ, J. *La marine dans l'Antiquité*. París, 1975.
- (14) GOZALBES, E. *Economía de la Mauritania Tingitana (siglos I a.de C.-II d.de C.)*. Ceuta, 1997.
- (15) Vid. al respecto, BLÁZQUEZ, J. J. *Economía de la Hispania romana*. Bilbao, 1978.
- (16) La vía de comunicaciones hacia el interior es la que el *anónimo de Ravena* 317,1-9, menciona que unía Hispalis con la cercana colonia de Assido. La salida al mar muy obvia era la del cercano puerto de Baesippo. CORZO, R. y TOSCANO, M. p.147.
- (17) STRABON III, 1, 8. En la traducción de LÓPEZ, J. *Tratado sobre la España antigua. Libro Tercero de la Geografía de Estrabón*. Madrid, 1787. p.52 (traducida no del griego sino de una versión latina) se interpreta que los mercados y las carnes saladas (sic.) los tenía Belo en Tingi. Por el contrario, más correcta es al respecto la traducción de GARCÍA Y BELLIDO, A. *España y los españoles hace dos mil años según la Geografía de Strabon*. Madrid, 1945. p.62. El mercado y los salazones de pescado se refieren a Belo.
- (18) PLINIO: *NH*. V, 3.
- (19) SCHULTEN, A. *Geografía y Etnografía antiguas de la Península Ibérica II*. Madrid, 1963. p.150. Al respecto, también nos parece interesante la observación de ROUGÉ, J. pp. 27-28, acerca de que en el mar cuando se navega a vela la ruta más directa no es forzosamente la línea recta.
- (20) PASTOR, M. "El Norte de Marruecos a través de las fuentes literarias griegas y latinas. Algunos problemas al respecto". *España y el Norte de África. Bases históricas de una relación fundamental I*. Granada, 1987. pp.156-157.
- (21) ROLDÁN, J. M. *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*. Valladolid-Granada, 1975. p.104.