



UNIVERSIDAD  
DE ALMERÍA

MÁSTER EN ESTUDIOS AVANZADOS EN HISTORIA: EL MUNDO  
MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL

EL PUERTO DE *HISPALIS* ENTRE LOS  
SIGLOS I-III D.C.: URBANISMO, VIDA Y  
ACTIVIDAD

Autor: Víctor Palma Melero

Tutora: María Juana López Medina

Convocatoria de: Septiembre de 2021

**Resumen:**

La ciudad de *Hispalis* en su etapa altoimperial gozará de gran relevancia dentro de los circuitos comerciales imperiales. Su condición de nexo entre los sectores productivos de la Bética y la metrópolis romana llevarán al puerto a un florecimiento paralelo a la intensificación de unas actividades portuarias que se articularán en torno a *collegia*, instituciones corporativas determinantes dentro de las dinámicas sociales. Asimismo, observaremos tanto el desarrollo de la labor portuaria como la integración en este espacio del espectro social completo.

**Palabras clave:** *collegia*; sociedad; puerto; altoimperial; *annona*; *Hispalis*; aceite.

**Abstract:**

The city of *Hispalis* in early imperial stages was highly relevant within the imperial commercial circuits. Its condition as a link between the productive sectors of the *Baetica* province and the Roman metropolis will lead the harbour to a flourishing parallel to the intensification of some port activities that will be articulated around *collegia*, determining corporate institutions within social dynamics. Likewise, we will observe both the development of port work and the integration in this space of the complete social spectrum.

**Keywords:** *collegia*; society; harbour; early imperial; *annona*; *Hispalis*; olive oil.

– Índice

Abreviaturas

1. Introducción .....	1
2. Estado de la cuestión .....	2
3. Metodología .....	8
4. Paleotopografía y entorno de la <i>Hispalis</i> imperial.....	9
4.1 El problema del <i>Lacus Ligustinus</i> .....	9
4.2 El <i>Baetis</i> y su entorno .....	13
5. Ciudad y puerto de <i>Hispalis</i> . Urbanismo y vestigios arqueológicos .....	21
5.1 Paleotopografía de la ciudad .....	21
5.2 Registro arqueológico del puerto de <i>Hispalis</i> .....	26
5.3 Otras fuentes: los astilleros y los espacios domésticos .....	38
5.4 El problema del “Foro de las Corporaciones” .....	39
6. Vida y actividad en el puerto de <i>Hispalis</i> .....	43
6.1 Síntesis epigráfica. Altos cargos y élite hispalense .....	45
6.2 Los <i>collegia</i> del puerto de <i>Hispalis</i> .....	51
6.3 La vida en el puerto de <i>Hispalis</i> . Estructuras y dinámicas sociales a partir	60
de los <i>collegia</i> .....	
6.4 Las mujeres libres en el contexto social portuario .....	68
6.5 Migración, esclavitud e infancia .....	72
7. Conclusiones .....	74
8. Bibliografía .....	79

– **Abreviaturas**

<i>AE</i>	<i>L'Année Épigraphique</i> . París.
<i>CIL</i>	<i>Corpus Inscriptionum Latinarum</i> . Berlín.
<i>CILA</i>	<i>Corpus de inscripciones latinas de Andalucía</i> . Sevilla.
<i>HEp</i>	<i>Hispania Epigraphica</i> . Universidad Complutense de Madrid.
<i>ILS</i>	<i>Inscriptiones Latinae Selectae</i> . Berlín.

## 1. Introducción

*Spal*, *Hispalis* o Sevilla ha sido a lo largo de la historia un enclave peculiar: ubicado en un espacio idóneo, a medio camino entre el valle Bajo y Medio del Guadalquivir, entre el mar y el interior de la región, y con un emplazamiento óptimo para la gestión del entorno, tanto a nivel administrativo como de recursos.

Esta peculiar situación, y la serie de circunstancias que siempre ha rodeado a nuestra región llevaría a la ciudad a una creciente preponderancia que eclosionaría en la urbe de los cargadores de Indias y del salto a las Américas que se manifiesta en el imaginario popular, y donde el puerto adquiriría un especial papel sobre el que se construiría esa imagen romántica mezcla de historia y mito en la que entran la Casa de Indias o la Torre del Oro, un puerto bullicioso, y ese subtítulo con el que se la bautiza a veces y acompaña a la ciudad moderna como fuera el de “capital del mundo”.

Previamente a ese momento, no obstante, encontramos un primer episodio de brillantez de la urbe como fuera el de la antigua *Hispalis*, que llevada por las mismas circunstancias entraría en una primera espiral de desarrollo y florecimiento con un claro punto álgido entre los siglos I y III d.C., resultado del creciente interés de Roma por la Bética. Esto redundaría en la propia urbe, que se situaría como uno de los enclaves articuladores fundamentales de toda la provincia.

El puerto, por su parte, se convertiría en el lugar de paso de la producción de la Bética y en el núcleo de la propia ciudad, y en torno a este se desarrollaría un complejísimo sistema laboral y social que aseguraran el funcionamiento del puerto, paralelo a actividades cotidianas.

Hasta muy recientemente, hemos tendido siempre a quedarnos aquí en la investigación histórica. A hablar de grandes esquemas, estructuras económicas y sesudos debates sobre el estatus jurídico de un determinado elemento sin llegar a reducir demasiado la mira y fijarnos en ese telón de fondo que es precisamente el

sustentante de toda esta estructura. Hablamos de lo cotidiano, de esa interrelación social que se formaría en torno a estas actividades, y que será el foco de nuestro trabajo.

El objetivo en nuestra investigación, por tanto, es interpretar la realidad material con la que contamos y el contexto de la urbe para tratar de desgranar el intrincado sistema social que encontráramos en el puerto, prestando atención al espectro social completo que debiera estar presente y la configuración de sus individuos dentro del este espacio. No dejaremos de lado, en cualquier caso, la base de esto, que consideramos que serían tanto la realidad material y fuentes con las que contamos, así como el propio contexto y entorno de la ciudad.

## **2. Estado de la cuestión**

Como sabemos, tradicionalmente, la Historia ha tendido siempre a ceñirse a los grandes relatos bélicos, a las fechas y momentos concretos, y a los personajes de renombre, quedando todos incorporados a una cronología concreta y estática, formando así un concepto de Historia que incluso pervive hasta nuestros días, al menos en los ámbitos ajenos al académico.

Nuestro ámbito de estudio –vida y actividad en el puerto de *Hispalis*– quedaría por tanto ajeno a este relato y en general a la investigación histórica, al menos hasta fechas recientes. Dando un salto en el desarrollo de la cronología, podemos percibir los primeros cambios en los paradigmas en los que se pasan a incluir otros ámbitos en escuelas como la de *Annales*, que tratarán de dejar de lado esta vía arcaica de relato histórico al comenzar a investigar aspectos como la economía, o a incluir otras estructuras y procesos que se alejan del encuadre cronológico cerrado, como fuera la *long durée* de la que hablara Braudel en su obra.

No obstante, se nos hace necesario dar un nuevo salto historiográfico para

empezar a encontrar paradigmas que traten de forma directa temáticas como la de nuestra investigación. Tendremos que esperar por tanto a la llegada de los modelos posmodernistas de las últimas décadas, especialmente a vertientes como la relativa al “giro cultural”, para que se empiece a investigar la vida cotidiana y aspectos sociales más allá de estructuras generales, especialmente de grupos marginales o ubicados en los peldaños inferiores de la escala social.

Nos centraremos ahora en nuestro tema tras estos breves apuntes a nivel historiográfico, que pueden ser interesantes a la hora de encuadrar el estado de la cuestión de este trabajo. *A priori*, nuestra línea de investigación caería a caballo entre los primeros cambios paradigmáticos –al tratar, al menos de forma indirecta, aspectos estructurales y económicos– y las investigaciones de las últimas décadas –poniendo el foco en el aspecto social y de vida cotidiana, salvando las distancias–. Partiendo de esto, deberíamos encontrar un cierto volumen académico al respecto, pero la realidad nos arroja un número bastante más pesimista, con una escasez palpable de literatura académica ya no sólo en el propio puerto de *Hispalis*, sino extensible a la vida en los puertos romanos, algo que señalan investigadoras como Terrado Ortuño (2018, p. 50). Podemos decir, en cierta forma, que para nuestra línea de investigación no existe tal estado de la cuestión, al menos de forma directa y salvando excepciones que ni siquiera hacen referencia al puerto de *Hispalis* pero que hablan de la vida en los puertos romanos, como el ya mencionado trabajo de Terrado Ortuño, u otros como los de Aldrete (2004) o Pérez Saborido (2018), estos en referencia a aspectos del puerto itálico de *Ostia*.

La investigación, no obstante, parte de tres epígrafes clave que engloban todo el trabajo:

- Una primera en la que tratamos el contexto geográfico y la paleotopografía del entorno de *Hispalis*.

- Una segunda en la que nos sumergimos en el propio entramado urbanístico de la ciudad, con especial énfasis en el puerto.
- Una tercera, que a su vez es el núcleo de la investigación, en la que tratamos propiamente la vida y la actividad del puerto de la Sevilla altoimperial.

Si bien el conjunto de la investigación no admite un estado de la cuestión como tal por las razones previamente expuestas, el desglose del mismo si permite, al menos de forma sucinta, compilar el historial científico de los distintos ámbitos, con investigaciones que sabremos relativamente recientes y que de hecho funcionarán en su mayoría como fuentes en la futura investigación por su utilidad y vigencia.

A nivel historiográfico, el apartado geográfico es quizás el más llamativo y el que más bagaje previo refleja de los tres puntos. Así pues, contamos con fuentes clásicas – principalmente Estrabón, Avieno o Pomponio Mela, si bien otros autores clásicos hacen mención al entorno de la Bética– de las que partirán muchas de las primeras investigaciones.

Especialmente determinantes serían las que llevaran a cabo Schulten y, en menor medida, Bonsor en el Bajo Guadalquivir en la primera mitad del siglo pasado, que basarían su trabajo en el estudio de la *Ora Maritima* de Avieno para ubicar el *Lacus Ligustinus* en la actual marisma del Guadalquivir con el objetivo de encontrar una *Tartessos* de tintes legendarios siguiendo la estela del éxito de Schliemann con Troya (Ferrer Albelda, 2012, p. 58).

La búsqueda, como sabemos, no tuvo los frutos esperados y la investigación al respecto del *lacus* quedaría algo estancada, si bien el hidrónimo acuñado por Avieno calaría hasta nuestros días, a pesar de ser la única fuente que bautiza el antiguo estuario de tal forma.

En cualquier caso, no serán muchos los autores que retoman la investigación paleotopográfica de la zona. De la producción científica de los últimos años cabría destacar los trabajos liderados por Arteaga, Schulz, Barragán y Roos (Arteaga *et alii*,

1995; 2016), así como algunos de los que Lagóstena Barrios ha dedicado a la cuestión (Lagóstena Barrios, 2014) y que han arrojado algo de luz al tema a partir de nuevas metodologías que complementan (y llegan a contradecir) a los estudios exclusivamente basados en las fuentes clásicas. Los propios investigadores, no obstante, llegan a señalar el estancamiento del ámbito de estudio actualmente (Arteaga *et alii*, 2016, p. 78).

El resto de la Bética, contando aquí tanto el tramo fluvial como su entorno, sí que gozará de un cierto volumen de estudios académicos. Gran parte de estas investigaciones vendrían motivadas por el tráfico oleario, actividad determinante en la configuración del río, y con unos restos materiales fundamentales para entender la capacidad productiva de la región. Contamos a estos efectos con el yacimiento del Monte Testaccio en Roma, que comenzara investigando en el siglo XIX Dressel o, posteriormente, el ya mencionado Bonsor, pero que empezaremos a ubicar en nuestro contexto a partir de la década de los 80 con los trabajos de Blázquez Martínez y Remesal Rodríguez, siendo paralelos en este momento a los primeros trabajos de Chic García en relación al aceite y al río.

Aproximándonos a una horquilla cronológica más contemporánea, contamos con una buena cantidad de trabajos que siguen y amplían los anteriormente citados. Sobre el Monte Testaccio y las ánforas de la Bética tenemos trabajos como los de Remesal Rodríguez (1986; 1990; 2000), García Vargas (2004), Serrano Peña (2011-2012) o Keay (2012) así como los que continuara Chic García (2006), que a su vez incidirá en otros aspectos de la Bética como el transporte y la economía (Chic García, 2005; 2017). Sobre esto último y otros aspectos, como las redes, infraestructuras y otras producciones podemos mencionar los trabajos de Melchor Gil (1999; 2008-2009) y Ordóñez Agulla con García-Dils de la Vega (2019), así como el estudio paleogeográfico de Sánchez Hernando (2018).

El estudio del urbanismo *Hispalis* –o *Colonia Iulia Romula Hispalis*–, por su parte, aparecerá estrechamente ligado a la Arqueología, tanto a partir de yacimientos

propriadamente dichos como de otros soportes, principalmente epigráficos.

En la ciudad de Sevilla encontramos una nueva contradicción a nivel de producción científica: a pesar de contar con un más que considerable número de excavaciones y un buen registro urbanístico –especialmente comparando la ciudad hispalense con otras urbes peninsulares de la misma cronología–, el sector portuario de la antigua ciudad denota una escasez parcial de documentación y restos materiales repartidos en una serie de pequeños yacimientos, con contadas excepciones, que, sumado a unos procedimientos y registros ciertamente deficientes en muchos de ellos en el momento de su excavación<sup>1</sup>, hacen que se dificulte enormemente su estudio. Sí tenemos presencia de un *corpus* epigráfico de la zona más o menos abundante, localizado principalmente en el entorno de la actual Catedral y, de forma general, en el actual casco histórico sevillano.

El estar tratando una localidad concreta, a pesar de su significación tanto en el espacio como en el tiempo que manejamos, hace que se reduzca de cierta forma el abanico de investigadores. No obstante, y aunque no supongan un gran número, contamos con un considerable volumen de producción académica sobre la estructura urbanística de la ciudad, quizás motivado por la excavación de estos yacimientos en las últimas décadas –aunque matizando, de nuevo, el problema del puerto, que es precisamente nuestro ámbito de estudio–. En este sentido hay que especialmente los trabajos liderados por Campos Carrasco (1993; Campos Carrasco *et alii*, 2018) y González Acuña (González Acuña *et alii*, 2005; González Acuña, 2008; 2011; 2012), que tratan de forma monográfica el urbanismo de la ciudad, considerando quizás el volumen monográfico que basara en su tesis doctoral González Acuña la obra más completa relativa al urbanismo de la ciudad romana de *Hispalis*, al menos a nivel arqueológico.

De forma más puntual, autores como los ya mencionados Remesal Rodríguez (1991) o Chic García (2011-2012), así como Tabales Rodríguez, Jiménez Sancho, García

---

1 Esto se menciona en numerosas ocasiones en el monográfico de González Acuña (2011), en cuyo compendio el autor refleja de forma constante las dificultades a la hora de acceder a las memorias de ciertas excavaciones, las fallas procedimentales o ciertas contradicciones entre el registro material y la identificación del mismo.

Vargas (Tabales Rodríguez y Jiménez Sancho, 2001; Tabales Rodríguez y García Vargas, 2021) o González Fernández (2018) trabajarán sobre distintos aspectos concretos de la urbe, ya sean acotados a yacimientos en específico, como a la integración de la localidad en el contexto de la Bética o el *corpus* epigráfico registrado.

El último de los apartados, referente a la vida en el propio puerto, es algo más complejo de analizar. Como mencionamos previamente, la investigación a este respecto es casi inexistente, sin que exista (o no nos conste) ninguna obra dedicada a la cuestión de forma monográfica o general.

Estos trabajos no son menos importantes, dado que la base material y epigráfica con la que contamos es ciertamente limitada, y será la suma de este registro a la analogía con otros puertos de características similares al hispalense lo que nos permita abrir nuevas líneas y ofrecer nuevas hipótesis sobre la vida y el desempeño de las distintas actividades que se dieran en este sector del enclave.

En cualquier caso, volviendo a los antecedentes académicos con los que contamos, podemos afirmar con cierta seguridad que los asentamientos pioneros en los que se han llevado a cabo los primeros estudios respecto a la vida y actividad portuaria fueron *Ostia* y *Portus*, en su condición de muelles de la metrópoli de Roma, lo que a su vez los configuraría como los dos principales puertos de la ecúmene romana.

Sobre ambos asentamientos, y más especialmente sobre *Ostia*, se ha investigado en gran medida. Con respecto a nuestra línea de investigación (entendiéndolo aquí como vida y actividad) encontramos ya volúmenes en la década de los años 80 (Hermansen, 1981), desarrollándose algunos trabajos que tratan la cuestión de forma más o menos directa hasta la actualidad (Aldrete, 2004; Keay, 2012; Pérez Saborido, 2018; VV. AA., 2021).

En el ámbito peninsular se han llevado a cabo investigaciones semejantes, especialmente a lo largo de esta pasada década. Contamos así con investigaciones análogas a nuestra línea de trabajo –o al menos, en las que existen menciones sobre su

puerto o sobre ciudades eminentemente portuarias– como son las urbes de *Tarraco* (Terrado Ortuño, 2018), *Valentia* (Ribera i Lacomba y Jiménez Salvador, 2012), *Carthago Nova* (Noguera Celdrán, 2012), o la vecina *Onoba* (Campos Carrasco y Bermejo Meléndez, 2017).

Es importante insistir, no obstante, en el fondo de estas investigaciones, que en la mayoría de las ocasiones tienden a centrarse en cuestiones de tipo urbanístico, siendo absolutamente limitados los trabajos más inclinados hacia la Historia Social vinculada a los puertos altoimperiales con los que contamos. No obstante, puede resultar interesante mencionarlos al ser estas las pocas investigaciones encontradas y a las que hemos logrado acceder, y que suponen una base sumamente interesante de la que partir para nuestro proyecto.

### **3. Metodología**

Dado lo exiguo de la literatura académica al respecto de nuestro tema, hemos optado por abordarlo de forma dual: desglosaremos por un lado todo lo que conocemos de la urbe y, especialmente, del puerto, así como todo el contexto paleogeográfico y productivo provincial, al considerar ambos aspectos influyentes en lo que podría ser la vida en el puerto hispalense. Partimos por tanto, en este caso, de una revisión bibliográfica en la que trataremos de sintetizar todo este entorno, trabajando para ello sobre los autores mencionados previamente –Chic García o Remesal Rodríguez para el apartado geográfico o González Acuña para la propia urbe, por citar algunos de ellos–, si bien incluiremos igualmente las fuentes clásicas directas en las que se cite nuestro marco geográfico, con autores como Avieno, Estrabón o Pomponio Mela, como veremos a continuación.

Esto sentará la base del análisis y será una de las piezas fundamentales para la interpretación del estrato social. El segundo elemento será la analogía con otros puertos romanos de la misma cronología, donde será especialmente relevante el de

*Ostia* por ser uno de los más ampliamente estudiados en este aspecto.

A través de elementos que podamos encontrar mediante comparativa y viendo su posible aplicación dentro del marco testimonial y contextual del que partimos trataremos de interpretar los posibles elementos constitutivos de la sociedad en el puerto. Desglosaremos aquí tanto las actividades desempeñadas –generalmente derivada de la actividad portuaria y comercial y con un claro vínculo al comercio oleario, aunque con otros elementos en esta órbita– como un complejo marco social que abarca todo el escalafón, desde las élites a las capas bajas y sin dejar de lado aspectos igualmente claves como la divergencia entre ambos sexos en la sociedad, que se manifestará también en la vida portuaria. A partir de aquí, trataremos de llegar al verdadero centro del proyecto y a la consecución del objetivo que queremos alcanzar.

#### **4. Paleotopografía y entorno de la *Hispalis* imperial.**

Abordar la configuración de una urbe o la propia actividad que se desarrolla en la misma resulta una práctica inviable si no se dibuja todo el paisaje que la rodea. Esto es algo especialmente notorio en un enclave como *Hispalis*, que basará su desarrollo en el entorno, al ser precisamente el nexo de unión entre dos mundos: la Bética, el propio río y todo su marco de producción y la metrópoli romana, mar mediante.

En el caso de *Hispalis*, podemos hablar de dos elementos hidrográficos fundamentales en la configuración de esta, cuya influencia será fundamental para entender la vida en la urbe y, especialmente, en el puerto: el *Lacus Ligustinus*, en cuya orilla se ubicaría el enclave, y todo el largo del *Baetis*, tanto como centro productor como principal eje de transporte y comunicación de la Bética.

##### **4.1 El problema del *Lacus Ligustinus***

El *Lacus Ligustinus* sería la puerta al mar de *Hispalis*, configurado como una

suerte de estuario que puede que en algún momento fuera de agua dulce, pero que definitivamente se abriría al flujo oceánico, desarrollando en su entorno diversos asentamientos que aprovechaban el propio *lacus* como conexión.

La morfología del *Lacus Ligustinus* no está exenta de polémica, dando lugar a ciertas disquisiciones desde el propio origen del nombre a la evolución del estuario que, como veremos, no se mantendrá estático en el tiempo, sino que irá mutando con el paso de los siglos hasta su colmatación última, dando paso al paisaje que conocemos hoy día.

En las fuentes clásicas encontramos las primeras menciones al *Lacus*, si bien no serán especialmente abundantes. Así, Pomponio Mela en su *De Chorographia* del siglo I a.C. mencionará la formación lacustre de la zona con cierto criterio, tanto por el tipo de obra como por ser, precisamente, natural de la vecina *Tirgentera* (actual Algeciras). No obstante, a pesar de citarlo, no lo llega a nominar de ninguna forma, hablando sencillamente de un gran lago que se forma cerca del mar desde el propio río *Baetis*, dividiéndose ya en su desembocadura en dos cauces de la magnitud del original, corriendo separados hasta su llegada al mar (Mela, 3.5).

Algo relativamente semejante encontramos también en Estrabón, si bien en este caso el autor no escatima en detalles. Expondrá el entorno de la Bética, y describirá en su escrito los dos brazos del río próximos a la desembocadura. A pesar de ello, no citará el lago en momento alguno como sí lo hiciera Pomponio Mela, sino que hará referencia a unos esteros que se inundaban y eran navegables durante la pleamar (Str., 3.1.9), dando una sensación de cierta colmatación del lago, al menos parcial. Resulta un fenómeno sin duda llamativo, ya que aunque se aleja cronológicamente de Pomponio Mela, no lo hacían así sus fuentes, entendiendo aquí que se basaría principalmente en Poseidonio –contemporáneo a Mela– para la descripción del estuario (De Churruca Arellano, 2008). En cualquier caso, las descripciones resultantes difieren ligeramente y dan a entender un cierto proceso de colmatación del lago ya en época altoimperial si nos basamos en las fuentes clásicas.

Avieno, por su lado, arroja una serie de datos en su poema que se alinean con la

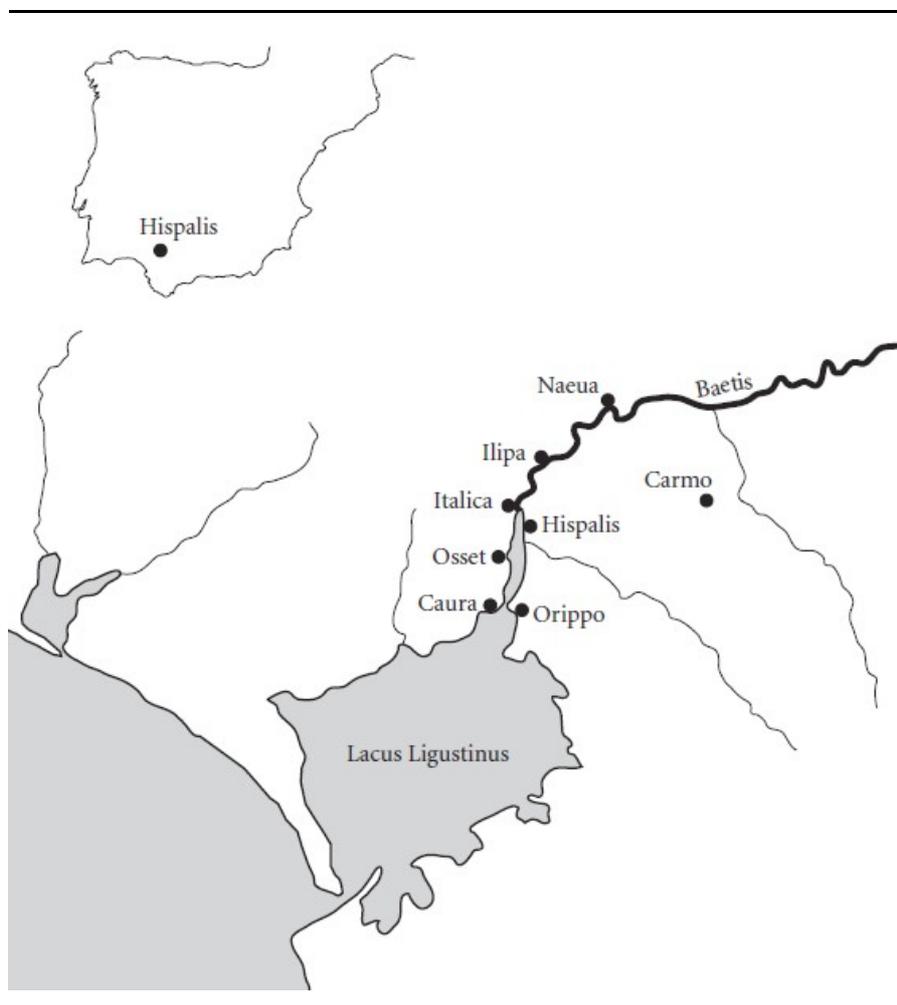
descripción de Mela. Este autor, a pesar de ser tardorromano, basaría su obra en fuentes que se remontan hasta el siglo VI a. C (Caro Bellido, 2002, p. 25), lo que genera una cierta contradicción en el relato, sumado al hecho de que la obra en sí no pretende ser en ningún momento un compendio geográfico. Aludirá por tanto en su escrito al *Lacus Ligustinus*, acuñándose aquí por primera vez dicho término (Auien., *Ora*, v. 280), evento que suscita igualmente debate entre los investigadores actuales por su etimología o el hecho de que se extrapolasen términos que encuentran su origen en otras zonas como *Ligistina*, área entre el Ebro y el Ródano habitada por los *Ligures* (Ferrer Albelda, 2012, pp. 61-62). De forma simultánea, para la misma área, hablará de *sinus* (Auien., *Ora*, v. 261), contradiciendo de hecho la configuración del lago, y que puede tener como justificación el uso de estos periplos griegos como fuente (Ferrer Albelda, 2012, p. 58).

Resulta por tanto complejo reconstruir con exactitud la realidad del estuario o lago junto al que se asentaría Hispalis, tendiendo las investigaciones contemporáneas a poner en duda la veracidad del relato de Avieno. No necesariamente esto implica que estuviera equivocado en su representación, pudiendo deberse tales contradicciones a ese choque cronológico entre sus fuentes y el viaje que él mismo hiciera, en consonancia con la mutación y colmatación de esta zona durante la horquilla de siglos que manejamos (Arteaga *et alii*, 1995). A pesar de ello, las contradicciones entre autores y la propia naturaleza del texto de Avieno suscitan, como mínimo, ciertas dudas.

Como decíamos, las investigaciones de las últimas décadas ofrecen algo más de claridad a este respecto, si bien es cierto que el volumen de trabajos con los que contamos no es precisamente copioso. Por lo general, se coincide en los constantes cambios y procesos de colmatación del *lacus*, algo que se constata en la propia evolución de las fuentes. Sin embargo, ciertos trabajos geoarqueológicos recientes, como los liderados por Arteaga, Barragán, Schulz y Roos modifican un tanto el panorama de la formación lacustre, encontrando dificultades a la hora de situar este

espacio hidrográfico respecto a lo que expone Avieno (Artega *et alii*, 2016, p. 82). Rechazan, de hecho, que *Hispalis* tuviera un contacto directo con el mar desde su enclave, abriéndose en su lugar desde el Holoceno una especie de ría marítimo-fluvial entre las actuales Alcalá y Coria (*Ibidem*, p. 78) (fig. 1).

De la misma forma, la entrada en este *lacus* (o estuario, según a quien atendamos) debía resultar compleja. Influirían enormemente las mareas, que debían de hacer peligrosa la navegación y llegarían a influir en el propio *Baetis*, sumado a un entorno de lodazal y ciertas zonas de bajo calado (Lagóstena Barrios, 2014, p. 189).



**Fig. 1:** Reconstrucción del Lacus Ligustinus y tramo del Baetis junto a varios enclaves. Tomado de Ordóñez Agulla y González Acuña, 2011, p. 160

No queremos entrar más en el propio debate que gira en torno al *Lacus Ligustinus*. La reconstrucción de este espacio queda por tanto poco definida e inconclusa dada la contradicción entre las fuentes clásicas y los trabajos geoarqueológicos de la zona. Podemos determinar, no obstante, que debía ser un espacio de cierta relevancia, y con un fuerte vínculo con el mar dada la influencia de las mareas tanto en el lago-estuario como en el propio río, sirviendo asimismo como eje de los asentamientos circundantes (Lagóstena Barrios, 2016) y como la puerta de entrada (y salida) del entramado fluvial de la Bética, con *Hispalis* como centro de esta intersección.

#### **4.2 El *Baetis* y su entorno**

Será precisamente todo ese entramado fluvial la otra pieza del puzzle del que *Hispalis* es el centro.

El río funcionará como eje dinamizador de toda la provincia Bética al ser la arteria principal de comunicación y transporte. En torno a esto se configurarán los medios de producción, moteando todo su recorrido con puertos y embarcaderos que facilitarán el transporte de los productos.

El río, como ocurriera con su desembocadura, sufrirá una serie de modificaciones a lo largo de los siglos, si bien esta responde más a procesos de antropización –especialmente resultante de la intervención altoimperial– que a transformaciones naturales del medio. Estos procesos de modificación del río, consistentes fundamentalmente en la dotación de infraestructuras para una mayor eficiencia, como veremos a continuación, no ocurren de forma espontánea, sino que son el culmen de una serie de procesos y un modelo productivo que puede remontarse fácilmente al siglo VI-V a.C., momento de introducción de frutos como la vid en este marco geográfico (Sánchez Hernando, 2018, p. 33), la formación de conexiones terrestres en torno al río, o el germen de una *Spal* que empieza a afianzar su condición

de *emporium* por el carácter geoestratégico de su emplazamiento, algo que llegará a acrecentarse con la intervención de poblaciones como la cartaginesa, que contribuye parcialmente al incremento de la intensidad productiva y comercial de la zona, especialmente de nuestra urbe (Ferrer Albelda *et alii*, 2010).

A partir de la ocupación romana, el papel tanto del río como del enclave sevillano se pronunciará aún más. La propia urbe, de hecho, empezará a transformarse en cronologías previas a Augusto, quizás motivada por la presencia de militares romanos licenciados en la zona o el cambio de estatus tras las campañas de César (González-Muñoz, 2018, pp. 135-136), si bien será a partir del propio emperador y sus sucesores –de la dinastía Julio-Claudia, aunque con especial énfasis durante la dinastía Flavia– cuando se divise un señalado aumento de la producción en toda la Bética (Chic García, 2005, p. 326), paralelo a obras masivas de acondicionamiento del *Baetis* y su entorno y las oportunas reformas administrativas que harían frente a dicho crecimiento.

De la relevancia de la Bética y su capacidad productiva queda constancia desde el propio Estrabón, que mencionará la importancia de *Hispalis* y otros enclaves como *Corduba* (Córdoba) –cuya condición de *emporium* perviviría en los momentos en los que escribe su *Geographia*– (Str., 3.2.1) y señalará la población a orillas del *Baetis* o su navegabilidad (Str., 3.2.3). Profundizará, además, en la fertilidad de las tierras y la exportación de sus frutos (Str., 3.2.4), de entre los que destaca el trigo, el vino y el aceite, tanto por la masividad de sus exportaciones como por su excepcional calidad (Str., 3.2.6).

Lo que señala Estrabón se atestigua ampliamente en todo el ancho de la Bética. Se producirá y moverá una cantidad masiva de género en la provincia, con especial vehemencia en el curso medio y bajo del *Baetis*, pero llegando a integrar áreas algo más periféricas al río, como Sierra Morena o el Alto Guadalquivir.

Esta producción no sólo destaca por su profusión –pareja a su distinguida calidad en algunas ocasiones–, sino que se compone de toda una amalgama de

materias primeras y manufacturas: se obtendrán minerales, alumbre para textiles, madera, material latericio, mármoles (Ordóñez Agulla y García-Dils de la Vega, 2019, p. 108), salazones, cereales, cerámicas, caliza (Melchor Gil, 2008-2009, pp. 172-184) o vino<sup>2</sup>. La amplia mayoría de estos productos se destinarían a su exportación –como serían los minerales de Sierra Morena o las salazones–, si bien algunos otros se destinarían a los circuitos de consumo interno de la Bética, como los cereales o la madera. La presencia romana llegaría, de hecho, a modificar los hábitos de consumo internos, sustituyendo alimentos como la manteca o la cerveza, considerados “menos civilizados” o rurales, por otros como el vino o las salazones (Chic García, 2005, pp. 315-316).

No obstante, el producto de mayor relevancia, con una apabullante diferencia respecto de los demás, será el aceite, en una producción que despegará con el asentamiento romano creciente en la Bética y, especialmente, al convertir la región en el centro proveedor principal de aceite de la metrópoli al integrarse en los circuitos comerciales y con el desarrollo de la prefectura de la *annona*. Esta característica no será baladí, dado que dicha institución sería la encargada del abastecimiento de la población civil de Roma y del ejército, ya fuera a partir de la compra directa de la producción como a partir de la carga impositiva en especie o *frumenta fiscalia* (Chic García, 2009, pp. 437-438). Con ello, la Bética quedaría integrada dentro de las provincias frumentarias o proveedoras, elevándose tan solo las exportaciones oleícolas a Roma a unas 100.000 ánforas anuales, o el equivalente a más de 6.500 toneladas según los cálculos de Chic García (2006, p. 10-12).

Por otro lado, a esta cifra se llegaría a partir del análisis de las ánforas del Monte Testaccio (fig. 2), que merece ser citado brevemente por su valor arqueológico y la información que lleva arrojando su estudio durante las últimas décadas. El yacimiento en cuestión se ubica en la propia Roma, en una colina artificial formada a

---

2 Sobre el vino, García Vargas (2004) abre un interesantísimo debate respecto a los envases en los que se transportaría, generando ciertas dudas testimoniales al no encontrar un envase homogéneo, como sí ocurre con el aceite u otros productos, así como la propia concepción del vino en el mundo romano, que podrían considerar ciertas variedades como las elaboradas en la Bética un derivado de la uva, y no vino como tal.

partir de la deposición de cerámicas importadas, ejerciendo como vertedero estatal al pertenecer su material exclusivamente al comercio imperial. Este espacio se ubicaría originalmente dentro de las murallas aurelianas, quedando por tanto dentro de la urbe, y próximo a un espacio portuario fluvial y a dos grandes *horrea*. Su formación, en la actualidad de en torno a 1 kilómetro de perímetro y 50 metros de altura responde a una clara labor de planificación en su uso para una mayor eficiencia en la ocupación del espacio, del que se cuentan en torno a 25 millones de ánforas depositadas conservadas.

Lo peculiar (además de lo monumental de la formación del monte) de este yacimiento reside en un elemento: una exclusividad total de restos cerámicos y todos contenedores de aceite de oliva. A esto hay que añadir una clara preponderancia de la tipología Dressel 20 (de en torno al 80%), asociada a la producción oleícola de la Bética y que a su vez incorpora (y conserva) con cierta frecuencia sus *tituli picti*, o una serie de sellos de registro en los que se indicaría desde la travesía completa de una determinada ánfora (lugar de origen, intermediarios, almacenaje) a características de las mismas (producto, peso, aspectos de control fiscal) (Remesal Rodríguez, 2019)<sup>3</sup>. Esto supone una fuente incontestable de información que a su vez nos ayuda a profundizar sobre estos circuitos de producción de aceite béticos, del que *Hispalis* sería igualmente partícipe al integrarse como el destino final por el que pasaría gran parte de este producto.

El auge de la producción y la implantación de ciertas medidas, como la propia *annona*, llevará a la región a unas cotas de desarrollo sin precedentes basado en dos pilares: una nueva gestión administrativa y una fuerte política institucional de desarrollo de infraestructuras.

---

3 Para más información, remito al lector al citado artículo de Remesal Rodríguez (2019), uno de los principales investigadores del Monte Testaccio, y en el que se profundiza en las características del propio yacimiento, compilándose asimismo parte del historial del complejo proceso de intervención y excavación de los últimos años.



**Fig. 2:** Ubicación del Monte Testaccio en el entramado urbano romano. Tomado de Keay, 2012.

La provincia se dividiría a partir de Augusto en cuatro *conventus*. La *Colonia Iulia Romula Hispalis* la cabeza de uno de ellos, alcanzando primero un estatus de colonia derivada del conflicto entre Pompeyo y César, llevando a este último primero a tomar ciertas represalias contra la población por ponerse de lado del *optimatus*, y licenciando a unas tropas que se quedarían en el asentamiento tras su partida. A su deductio como colonia alude Estrabón (3.2.1), lo que está corroborado por Plinio (NH, 3.11) e Isidoro de Sevilla (Etym, 15.1.71) (Marín Díaz, 1988, pp. 207-209). Su valor geoestratégico y articulador ya sería palpable, no obstante, y sería precisamente con Augusto cuando se le otorgara el estatus de cabeza de *conventus* (González-Muñoz, 2018, pp. 135-136), tal y como afirma Plinio (NH, 3.7). *Astigi* (Écija), *Corduba* y *Gades* (Cádiz) conformarían las restantes (Cortijo Cerezo, 1993, pp. 157-163). Este mundo, no obstante, se compartimentaría a su vez en pequeñas unidades regionales y locales, como son las *civitates*, integradas en estos circuitos provinciales que contarían con los

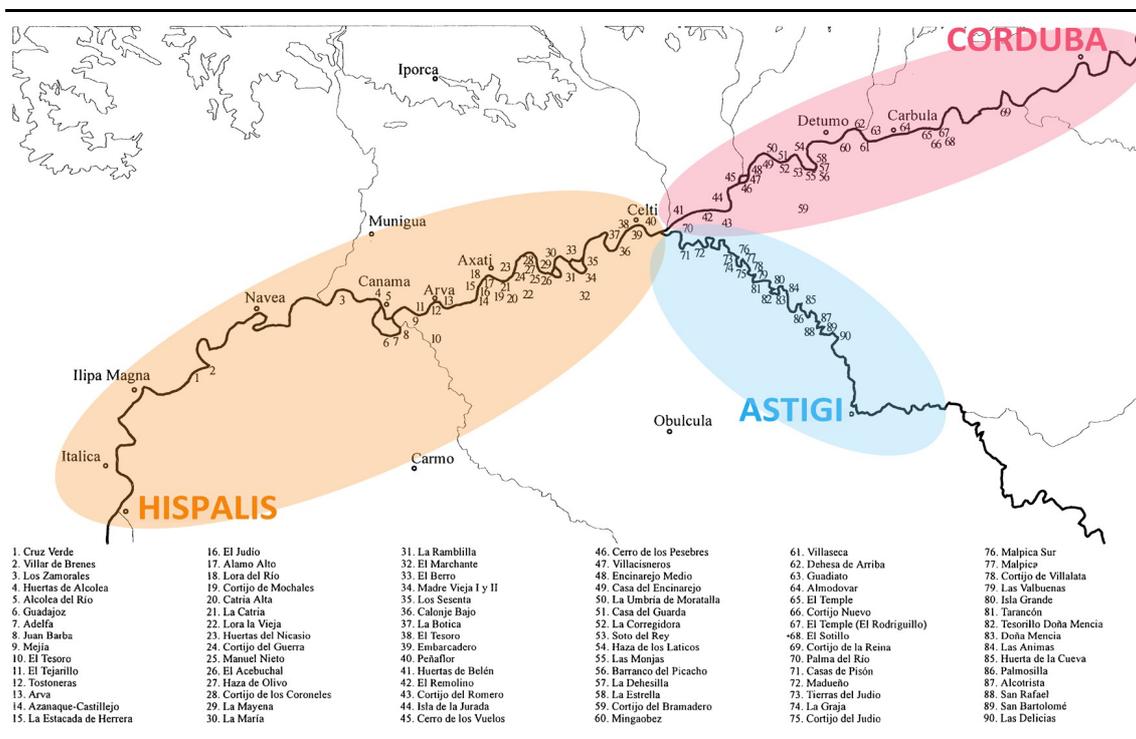
núcleos portuarios como únicos contactos con el exterior (Chic García, 2005, p. 329), en una parcelación organizativa que favorecería precisamente a estas ciudades, dotándola de un cariz distribuidor que, en urbes como la propia *Hispalis*, acentuará su importancia en la provincia, conviviendo en la ciudad (y, por extensión, en su puerto) su función de centro exportador e importador, como citábamos antes, con ese papel distribuidor dentro de la Bética.

No obstante, si bien esta organización será fundamental para entender los procesos de transformación que sufren las regiones y, especialmente, las capitales, será la incorporación de la ya mencionada *annona* la que determine el devenir del conjunto de la provincia. Así, y como ya anticipamos previamente, se generará un proceso de renovación y acondicionamiento de estructuras tanto en derredor como sobre el propio tramo fluvial.

Por la naturaleza del río, se haría necesaria la implantación de una estructura que salvara la fuerte pendiente, principalmente a partir de presas y diques que permitieran la navegación, y que a su vez incorporaran los enclaves ribereños (González-Muñoz, 2018, pp. 136-137). Menciona Melchor Gil, no obstante, la discrepancia de otros autores, como Remesal Rodríguez o Sillières, respecto a la tesis previa. Estos exponen la existencia de pequeñas obras consistentes en diques diseñados para mantener el curso del río, pero que no requeriría de mayor infraestructura (Melchor Gil, 2008-2009, p. 170). De la misma forma, tenemos constancia de la figura de *Sextus Iulius Possesor*, "*procurator ad ripam Baetis*" (CIL II, 1180), que presenta una cierta ambigüedad en sus funciones pudiendo ser responsable tanto del mantenimiento de las estructuras y el curso fluvial como de gestionar las corporaciones de barqueros que operaran en dicho río (Remesal Rodríguez, 1991, p. 289). Sin entrar demasiado en el propio debate, e independientemente del grado de acondicionamiento al que se llegara eventualmente, la voluntad manifiesta de Roma de convertir en el *Baetis* en la arteria principal de la provincia parece más o menos evidente.

Por su parte, en torno a este río ya antropizado y dispuesto para la navegación

se configurarían las zonas productivas, construyéndose o renovándose numerosos puertos a partir de atraques y embarcaderos, almacenes, atarazanas (Melchor Gil, 2008-2009, p. 170), *figlinae* (alfares) vinculadas a la propia producción – predominantemente olearia– y en definitiva pequeños centros industrializados fuertemente equipados (Peña Cervantes, 2020, p. 238) y con acceso directo al cauce fluvial, al menos en el Valle del Guadalquivir. Nos constan otras áreas de producción olearia ligeramente alejadas del curso del río como el entorno del Alto Guadalquivir, que debería recurrir a medios alternativos como el transporte terrestre parcial o fluvial de menor calado para trasladar el producto hacia otros centros fiscalizadores como *Corduba* o *Astigi* (Serrano Peña, 2011-2012, p. 414). De todas formas, y en cualquier caso, al introducirse normalmente en el circuito annonario, se dirigirían hacia *Hispalis*, último punto de embarque de estos productos antes de su salida a ultramar, y la que quizás fuera la mayor beneficiada de este sistema por la relevancia adquirida y un más que notable desarrollo de sus infraestructuras, sobre la que nos extenderemos en el epígrafe consecutivo (fig. 3).

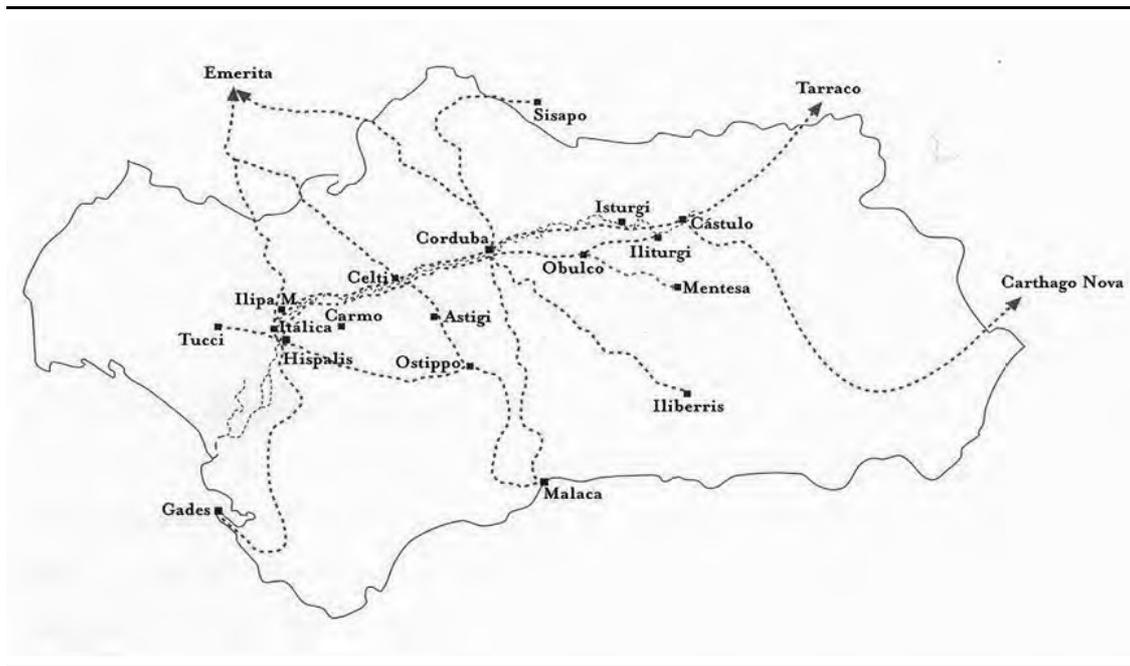


**Fig. 3:** Distribución de los centros alfareros en el circuito del Baetis. Imagen extraída de

*Remesal Rodríguez, 2019, p. 20.*

Como ya hemos mencionado previamente, la *annona* sería el principal motor responsable de este cambio. La relevancia de este sistema no lo apreciamos tan sólo en los números totales que manejamos o en el fuerte proceso de desarrollo de la Bética, sino que se reflejará también en distintos aspectos como los beneficios y privilegios fiscales que incentivarán su funcionamiento y, en definitiva, asegurarán el abastecimiento de producto. Contamos así con iniciativas como las de Nerón o Claudio orientadas a los inversores en el transporte y distribución ya fuera a partir de la construcción de navíos, el transporte directo o, en cierto modo, la colaboración con la *annona*, o políticas como la de Otón para incorporar nuevos colonos al territorio como impulso poblacional (Ordóñez Agulla y García-Dils de la Vega, 2019, p. 124). De la misma forma, autores como Chic García hacen patente la propia lucha de las autoridades para evitar la especulación con el aceite (u otros productos como el trigo) con el fin semejante de asegurar el abastecimiento, tanto de la plebe como de las tropas, algo que parecía ser un problema recurrente en la Bética y en otras áreas en base a las leyes diseñadas específicamente para evitar esta tesitura o la propia intervención estatal del mercado, tanto con impuestos como con la compra directa del producto (Chic García, 2005, p. 330).

Por último, cabe mencionar la existencia de diversas rutas terrestres que complementarían al tramo fluvial. Estas aprovecharían tanto los pasos naturales abiertos en la orografía de la Bética como el propio *Baetis*, en cuyos márgenes correrían paralelas varias de estas vías terrestres con distinta orientación, muchas de ellas convergentes en el Bajo Guadalquivir, destacando por tener a *Hispalis* como punto de tránsito en su recorrido la Vía Augusta o las que seguían el recorrido de *Corduba-Italica-Hispalis* o *Hispalis-Malaca* (Melchor Gil, 2008-2009, p. 164) (fig. 4).



**Fig. 4:** Principales vías que atravesaban la Bética en torno al Guadalquivir. Imagen tomada de Melchor Gil, 2008-2009, p. 185.

## 5. Ciudad y puerto de *Hispalis*. Urbanismo y vestigios arqueológicos.

### 5.1 Paleotopografía de la ciudad.

El asentamiento de una urbe, desde su fundación, no suele responder a cuestiones de azar. De la misma manera, su entorno más próximo –además de a gran escala, como hemos expuesto en el epígrafe superior– suele ser determinante a la hora de configurar su morfología y posterior evolución, orientándola asimismo hacia una determinada función o método productivo.

La paleotopografía de *Hispalis*, como no podía ser de otra forma, marcará su desarrollo y actividad desde prácticamente su fundación. Así, se ubicaría en una suerte de promontorio entre el Guadalquivir y el Tagarete, arroyo actualmente soterrado bajo

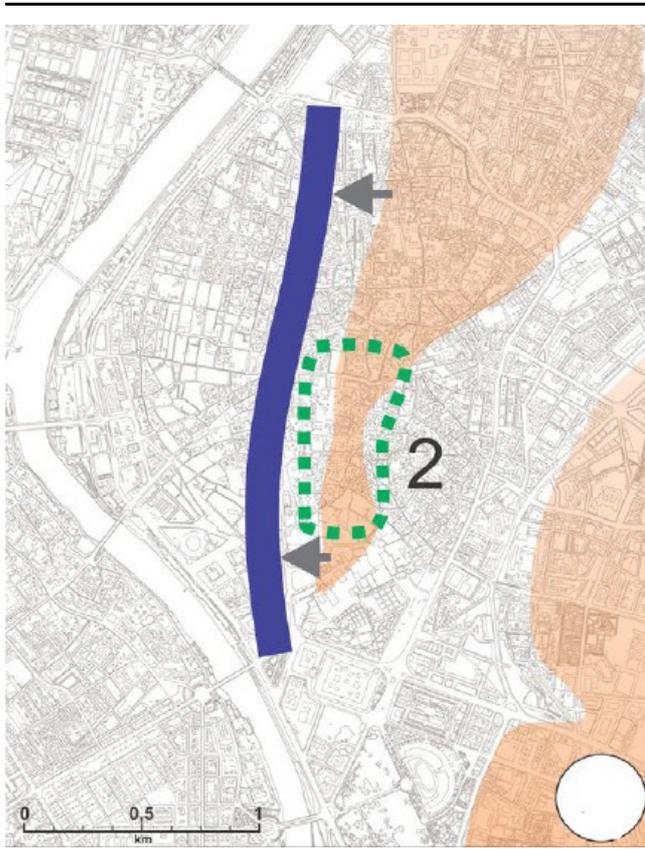
la ciudad y que confluiría (y donde sigue, de hecho, desembocando a día de hoy) con el cauce del *Baetis*, uniéndose ambos en una zona cercana a la Torre del Oro. Ocuparía por tanto una porción de tierra un tanto peculiar, de difícil acceso pero de clara vocación geoestratégica, tanto por la facilidad a la hora de acceder a suministros como por, especialmente, una posición inmejorable de control sobre el río y próxima al —o a orillas del<sup>4</sup>— *Lacus Ligustinus* (Toscano-Pérez, 2018, p. 170) (Fig. 5).



**Fig. 5:** Reconstrucción aproximada del Baetis y el Tagarete a su paso por Hispalis en época altoimperial en base a la descripción de Melchor Gil (2008-2009, p. 171) para el Guadalquivir, y un mapa de 1827 y la posición de la actual calle Arroyo para el curso del Tagarete. Elaboración propia.

4 No queremos decantarnos en el debate relativo al *Lacus Ligustinus* por ser un tema de excesiva densidad y que, a nuestro criterio, se nos escapa al pretender abordar otras cuestiones en el presente trabajo. Si bien las investigaciones más recientes (*vid. supra*) apuntan a que existía proximidad pero sin llegar a estar a sus orillas, dejamos la interpretación final abierta y a juicio del lector.

Los ríos, no obstante, no se mantendrán estáticos a lo largo de los siglos. El Guadalquivir evolucionaría en su paso por la ciudad de un sistema de canales de poca profundidad al río de cauce marcado y profundo que es hoy en torno al siglo II a.C. (Tabales Rodríguez y García Vargas, 2021, pp. 3-4), y atravesaría en época altoimperial el entorno del actual casco histórico, discurriendo por, aproximadamente, la Barqueta, la Alameda de Hércules, la calle Trajano, la Campana, las calles Sierpes y Tetuán, Plaza Nueva, la calle García de Vinuesa y el Arenal (Melchor Gil, 2008-2009, p. 171). Dejaría áreas –que de hecho servirían como estructuras portuarias– como las de la Catedral en la margen izquierda del río, respondiendo la curva que presenciamos a día de hoy a movimientos posteriores de su cauce. (Fig. 6)



**Fig. 6:** *Curso del Baetis a su paso por Hispalis en torno al siglo I d. C. Tomado de Borja Barrera et alii, 2018, p. 399.*

La ciudad crecerá por tanto delimitada por sendos ríos, con una tendencia de

vinculación clara entre la urbe y el puerto ya en época tardorrepublicana, aglutinándose principalmente tanto la población como las estructuras y servicios en torno a las márgenes del *Baetis*, en una línea de ocupación que tenía como objetivo beneficiarse de la propia actividad derivada del río y que se prolongaría en época augustea, consolidándose durante el siglo I d.C. (González Acuña, 2012, pp. 867-869). Con un grado de relevancia dentro de la provincia más que considerable, como hemos anticipado en el apartado superior, y que atestiguan autores como el ya citado Estrabón, la ciudad llegará a alcanzar unas 70 u 80 hectáreas de extensión total, cifra a la que sólo se aproximaría la vecina y también capital de *conventus Astigi* (Bermejo Meléndez *et alii*, 2018, p. 217).

Entrando en la distribución urbana veremos cómo, de forma general, esta se configurará en torno a la zona portuaria. En su etapa altoimperial podemos perfilar ya dos zonas de forma más o menos clara:

- Un área septentrional, de menor calado que contará con diversas estructuras de almacenamiento, muelles y otras estructuras en conjunto con espacios artesanales y comerciales orientados esencialmente a la actividad fluvial.
- La zona portuaria meridional, de mayores dimensiones y con notable foco en la margen izquierda, que se acondicionará a partir del colmatado del sector y de la dotación masiva de infraestructuras, ejerciendo como centro de la actividad portuaria al vincularse con el tráfico annonario. Destacan, de la misma forma, grandes estructuras de almacenaje, muelles, y otros edificios vinculados con el puerto pero de distinta naturaleza como fueran los religiosos.

La transformación del puerto, que previo a su episodio hegemónico en época altoimperial no gozaba de una división tan estricta en sus estructuras y servicios, se llevará a cabo principalmente a finales del siglo I d.C., con las reestructuraciones urbanas correspondientes, la inclusión en el viario de espacios dispersos como los de la actual Avenida de Roma y que trataremos a continuación, o la marcada edilicia pública

que surge de la *annonā* en el sector meridional (Ordóñez Agulla y García-Dils de la Vega, 2019, pp. 125-126). Algunos autores sugieren, asimismo, que en las ciudades portuarias de la Bética la propia actividad del puerto reactivaría los sectores circundantes para absorber la propia actividad comercial y el paso de productos (Bermejo Meléndez *et alii*, 2018, p. 218), fenómeno que se puede aplicar, por extensión, a *Hispalis* como principal exponente portuario de la Bética. Podemos llegar a interpretar fenómenos como el reacondicionamiento de ciertos sectores en la margen izquierda del río –el ámbito de la Catedral, por ejemplo– como consecuencia de este hecho.

Tras esta aproximación previa, podemos empezar a dibujar un sector portuario de grandes dimensiones, dividido a nivel funcional y con un área meridional de enorme calado y donde destacaría especialmente el papel de la *annonā*, al ser este sector el centro último de paso de los productos previo a su viaje a ultramar. A pesar de esta perspectiva, no obstante, el panorama arqueológico al que nos enfrentamos es algo contradictorio, contando con muy pocos testimonios del puerto, y siendo muchos de estos ciertamente ambiguos<sup>5</sup>, hecho que impide una interpretación más o menos concluyente de la morfología general de este sector.

Trataremos, en cualquier caso, de hacer un breve recorrido por los restos arqueológicos vinculados al puerto con los que contamos, y que servirán de base, junto con otras fuentes, para la confección del último epígrafe. Nos centraremos para ello en el periodo altoimperial excepto en situaciones en las que se requiera referirnos a periodos anteriores (porque el edificio mantenga su función, por ejemplo) para acotar el registro arqueológico tanto en el espacio como el tiempo, y que ofrezca un contexto más claro.

---

5 Se mostrará especialmente crítico sobre este aspecto González Acuña, citando en su principal obra (González Acuña, 2011) en numerosas ocasiones interpretaciones contradictorias de restos materiales, o la inexistencia en ocasiones de memorias o registros completos de ciertas excavaciones.

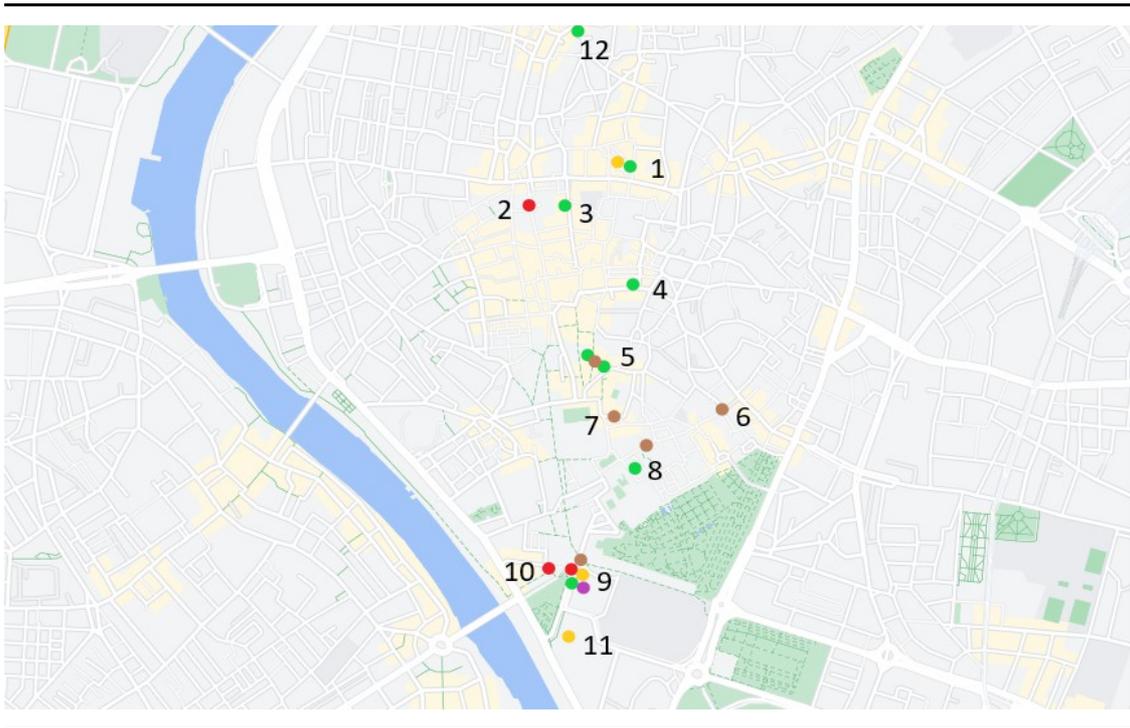
## 5.2 Registro arqueológico del puerto de *Hispalis*.

Ciñéndonos por tanto al ámbito portuario (fig. 7), trataremos a continuación de compilar el registro material del que tenemos constancia y que hemos sido capaces de localizar, principalmente gracias a la literatura arqueológica de este espacio, clasificándolo por funcionalidad para dotarlo de un cierto orden.

Partimos, por tanto, de los muelles y embarcaderos de la ciudad. Estos elementos podrían ser de los más llamativos a la hora de perfilar la configuración del puerto, pero, por desgracia, son pocos los restos de estas características con los que contamos.

Muelles se conservan en el registro material dos, y de forma parcial. Ubicados en el antiguo Cine Imperial –sito en el número 25 de la calle Sierpes, y a fecha de redacción del presente trabajo, desocupado– y en la Avenida de Roma, este en un yacimiento compuesto de varias estructuras. Ambos se forman en base a sillares de piedra (González Acuña, 2008, pp. 89-90), conservándose relativamente poco de ambos, llegando, en el caso del segundo citado a quedar únicamente un paramento (Ordóñez Agulla y García-Dils de la Vega, 2019, p. 126). En cualquier caso, ambos parecen interpretarse como espacios portuarios destinados a una función de muelle y de espacio de carga y descarga de mercancía desde los espacios de almacenaje próximos.

Además de ambos muelles, encontramos una serie de estacas de madera en la calle San Fernando (próxima a Puerta Jerez) que debían de servir para las mismas funciones que los muelles, como atracaderos o espacio para el estibado de las embarcaciones (González Acuña *et alii*, 2005, p. 81). Estos mismos autores señalan asimismo las embarcaciones de Plaza Nueva como posible parte del registro, considerándolas tardoantiguas.



1. Conjunto de la Encarnación.
2. Calle Sierpes, 41 (Cine Imperial).
3. Calle Cuna, 10.
4. Cuesta del Rosario.
5. Calles Francos, Mateos Gago y Placentines.
6. Calles Fabiola con Ximénez de Enciso.
7. Palacio Arzobispal
8. Patio de Banderas, junto a calles Mateos Gago con Ángeles.
9. Conjunto de la Avenida de Roma
10. Puerta de Jerez
11. Palacio de San Telmo
12. Calle Peris Mencheta, 42.

- Rojo: muelles y embarcaderos.
- Amarillo: espacios artesanales.
- Verde: zonas de almacenaje.
- Violeta: espacios religiosos.
- Marrón: tramos viarios.

**Fig. 7:** Conjunto de los restos materiales en el plano de la actual Sevilla. Elaboración propia.

Una investigación algo posterior, no obstante, considera que los restos – consistentes de la embarcación y un ancla, sin relación aparente entre ambos– son posteriores, correspondientes a la etapa andalusí de la ciudad, si bien no se puede

establecer con certeza su cronología (Cabrera Tejedor, 2014). Esto aleja este último espacio de nuestro ámbito. Quizás, a partir de una reflexión algo libre, podemos extrapolar los citados restos al propio cauce del *Baetis* que atravesaría Plaza Nueva para, al menos, considerar que ya tuviera una cierta función dentro del perímetro portuario altoimperial y que el tránsito de navíos andalusíes medio milenio después fuera resultado del uso continuado del sector, modificaciones urbanas aparte. En cualquier caso, esto parte de una reflexión sin mayor sustento, inclinándonos a quedarnos simplemente con el registro que contamos de los embarcaderos de las calles Sierpes y San Fernando y la Avenida de Roma.

Los espacios artesanales vinculados al puerto, por otro lado, ofrecen algo más de resultados. Estos espacios debían de intercalarse junto con edificios administrativos y de almacenamiento, aunque se transformarían parcialmente, especialmente con la reordenación que se produjera a partir del siglo I d.C. Las evidencias arqueológicas que tenemos al respecto, al menos de forma concluyente, las encontramos en el Palacio de San Telmo, actual sede de la Presidencia de Andalucía y junto a los conjuntos edilicios ya mencionados anteriormente de la Avenida de Roma, y en el sector de la Encarnación –bajo la estructura de las bautizadas como Setas de Sevilla, o Metropol Parasol, en cuyo sótano podemos encontrar el propio yacimiento–.

En el caso del área del Palacio podremos encontrar una *figlina*, o alfar, intercalada dentro de este sector meridional, próximo al citado embarcadero y a unos almacenes que contaban con un depósito anfórico y que, probablemente, se destinaran a la reserva de las cerámicas manufacturadas en dicho taller (González Acuña, 2018, p. 85-86; 2011, p. 413; Ordóñez Agulla y García-Dils de la Vega, 2019, p. 126) (fig. 8).

El segundo de los yacimientos lo ubicaríamos en la Encarnación, en el sector septentrional del puerto, en este espacio que ya mencionamos como híbrido. Se vincula a actividades portuarias, incorporando asimismo aspectos comerciales y artesanales, estos últimos de distinta naturaleza.

Ubicamos en este emplazamiento una factoría de salazones próxima al río que conformaría una estructura de manufactura urbana. Previsiblemente, por lo que sabemos en base a su análisis, no se limitaría al simple envasado de un producto importado previamente manufacturado, sino que funcionaría como factoría de procesado, trayendo la materia prima para su manipulación y tratado *in situ* (Amores Carredano *et alii*, 2007, pp. 338-339).

Cercana a esta encontraremos un pequeño taller de lucernas con un periodo de actividad más o menos paralelo –en torno a la primera mitad del siglo I d.C.–. Se ubicaría junto a una *insula*, abierto al viario de este sector, pudiendo tal vez coexistir la actividad artesanal con espacios domésticos. En cualquier caso, se conserva de este pequeño taller parte de su estructura, el horno y una interesantísima colección de lucernas con distintos motivos (Velázquez Paz, 2012).

Algo posterior será la bautizada como *Casa de las figlinas*. Esta estructura partirá de la reforma de un edificio previo, configurándose como tal a partir del siglo II d.C. Conformaría una nave de grandes dimensiones en cuyo núcleo se alojará el espacio artesanal, conviviente con otras estancias domésticas y puede que espacios de almacenaje. Previos a esta reforma se le intuye también una cierta vocación artesanal pero que queda inconclusa (Ordóñez Agulla y González Acuña, 2011, pp. 168-169).

Estos no constituyen los únicos espacios artesanales del puerto, dado las dimensiones de este espacio. No obstante, son los previamente citados los únicos claramente definidos, quedando fuera gran parte del registro material que arroja cierta ambigüedad al encontrar edificios que bien podían ser espacios comerciales, artesanales, domésticos, *horrea* o que pudieran, como en el caso de la *Casa de las figlinas* acoger varias de estas funciones en distintos espacios habitacionales. Al considerarse la mayoría de ellos edificios de almacenaje, trataremos de matizar estos aspectos a continuación.



**Fig. 8:** “Horno de la figlina de Avenida de Roma”. Tomado de González Acuña, 2008, p. 86. Autoría: Camiña y Gamarra, 2004.

Y es que los *horrea* son, dentro del panorama arqueológico que presenta el puerto, el elemento diferencial y más extendido dentro del registro, en algo que probablemente responda a la propia naturaleza que tendría el puerto de centro comercial y redistribuidor y que hemos introducido previamente.

Que sea un elemento asiduo, no obstante, no lo hace menos problemático a la hora de analizarlo. La propia naturaleza de estos edificios ya de por sí es un tanto ecléctica, que aunque puede reducirse a una función de almacenamiento, cabría matizar dicha labor en función al tipo de producto almacenado o la duración del mismo (con almacenes de mayor rotación frente a otros con almacenamiento a medio y largo plazo). A esto, se le añade la miscelánea de funciones que le acompañan, pudiendo ejercer como centro de distribución o venta (Salido Domínguez, 2013, pp. 135-140).

En términos de investigación, asimismo, también se perciben ciertas dudas. Exponen autores expertos en el ámbito de los *horrea* como el ya citado Salido Domínguez un claro déficit de estudio de estos edificios, que aunque encontramos puntualmente ciertos casos bien documentados –caso del *horreum* de *Valentia*, a los que autores como Ribera i Lacomba (2011) han dedicado artículos de forma monográfica– generalmente pasan desapercibidos por no ser especialmente llamativos ni monumentales y que ha llevado a que no esten lo suficientemente estudiados en *Hispania*, al menos de forma general (Salido Domínguez, 2013, p. 132). Por último, su

análisis suele suscitar ambigüedad ante la ausencia de un patrón reconocible de construcción (variando en número de naves, *opus* presente, existencia de tarimas flotantes o elementos de protección, titularidad...), lo que no facilita la ya de por sí compleja tarea de asociar estos conjuntos edilicios a determinadas labores o determinar sus características.

En cualquier caso, y volviendo a *Hispalis* tras este breve inciso, a la hora de ubicar los *horrea* en la ciudad podremos encontrarlos en ambos sectores, tanto en el septentrional como en el meridional, si bien, como ocurriera con otros edificios, los del sector sur tenderán a vincularse al tráfico imperial y a la *annona*. Sobre ello, autores como Ordóñez Agulla o González Acuña insisten en una titularidad eminentemente privada en base a su contexto, siendo los públicos *rara avis* dentro de nuestro ámbito y encontrándose generalmente en el sector sur (Ordóñez Agulla y González Acuña, 2011).

Como ocurre con casos anteriores, encontramos distintos espacios en los que conservamos edificios de esta tipología: diversas estructuras en la zona de la Encarnación, así como el *horreum* de la Avenida de Roma. A esto añadimos un conjunto edilicio en el Patio de Banderas, junto a los Alcázares e igualmente representativo de este sector meridional, junto a otras edificaciones dispersas en toda la extensión del puerto, y que desglosaremos a continuación con más detalle.

El conjunto de la Encarnación es quizás uno de los de mejor conservación y de los que más información ha arrojado tras su estudio. Enclavado en esta zona norte en el que coexisten diversos sectores como el artesanal y el doméstico encontramos hasta tres edificios dedicados al almacenaje de productos, ya fuera en su totalidad o parcialmente, y que se bautizan como el *Edificio del horreum*, la *Edificación de los pilares* y la ya citada *Casa de las figlinas*.

El primero de estos edificios parece arrogarse una función estrictamente de *horreum*. Estará en contacto con los espacios artesanales anexos, al norte de la factoría

de salazones, y contará con un *tabulatum* o tarima elevada para favorecer el recorrido del aire y evitar la humedad.

La *Edificación de los pilares*, por su parte, nace de la amortización de la antigua factoría de salazones en época de Domiciano. Sobre esta misma estructura, previo colmatado de las piletas y otra serie de reformas, se levantará lo que se ha interpretado como un nuevo almacén con actividad vinculada al puerto, si bien contará con una cierta división de las estancias dentro de la nave para dotarla de distintas funciones.

La última de estas estructuras será la *Casa de las figlinas*. Partirá, como la anterior, de una estructura previa, pero que mantendrá su funcionalidad para incorporar nuevos espacios, integrando funciones artesanales, domésticas y de almacenaje (*Ibid*, pp. 167-168).

La estructura de la Avenida de Roma, por su parte, se encuadra dentro del conjunto edilicio en el que contamos ya con una *figlina* y el embarcadero cercano. Encontramos en el mismo conjunto el ya citado depósito de ánforas (González Acuña, 2008, p. 86), por lo que es posible que se encuentre vinculado al taller alfarero, si bien el embarcadero anexo podría hacer que se destinase a otros productos de la misma forma.

El conjunto del Patio de Banderas, por su parte, ofrece algo más de complejidad tanto por su estructura como por su evolución y aparente polivalencia. No constaría de un único edificio exento, sino que se compone, según señalan sus investigadores Tabales Rodríguez y García Vargas, como “un conjunto de almacenes y espacios anexos organizados en torno a un patio central”, formando una suerte de “manzana”, salvando las distancias, en la que se desarrollarían actividades de almacenaje junto a otros servicios, como fueran artesanales y comerciales (Tabales Rodríguez y García Vargas, 2021, pp. 8-9), planteándose incluso una función doméstica en base a una eventual segunda planta que pudiera coexistir en el edificio, pero que no puede confirmarse por completo en el registro (*Ibidem*, p. 23) (fig. 9).

Dicha estructura corresponde al nivel tardorrepublicano, atribuyéndose dichas

ocupaciones en etapas previas al siglo I d.C. No obstante, su mención aquí parte de la pervivencia de sus funciones una vez entrados en época Augusto y Tiberio, en la que se registran unas leves modificaciones pero que mantienen la estructura íntegra. Será ya en época Flavia –como ocurriera en otros sectores como el de la Encarnación– donde se desarrollen obras de reparación y reestructuración de mayor calado del solar, que se percibe en elementos incorporados como la cloaca (*Ibid.*, p. 16).



**Fig. 9:** Reconstrucción virtual de las estructuras del Patio de Banderas. Imagen extraída de Tabales Rodríguez y García Vargas, 2021.

Además de esta serie de edificios, que podemos interpretar con más o menos precisión, encontramos un número limitado de estructuras que se han asociado también a funciones portuarias pero que, por distintas razones, no son excesivamente concluyentes u ofrecen cierta ambigüedad en su interpretación.

Ordóñez Agulla y González Acuña señalan varios de ellos. Así, encontramos una serie de restos diseminados entre el 42 de la calle Peris Mencheta, el número 10 de la calle Cuna, y en la Cuesta del Rosario que son el resultado de intervenciones considerablemente menos claras. La razón de esta opacidad se debe en la mayor parte de los casos a que se tratan de intervenciones de urgencia, de las que no se llegan a publicar siquiera las memorias en ocasiones. En cualquier caso, en base a lo que señalan los autores, por su ubicación y las técnicas constructivas empleadas, así como análisis cerámicos de los yacimientos, pueden llegar a asociarse con ámbitos productivos y de almacenamiento, si bien se trata de una aproximación y no un análisis concluyente (Ordóñez Agulla y González Acuña, 2011, pp. 170-171).

De los citados por los autores, no obstante, los sitios en las calles Francos, 41 y Placentines, 7 (y su edificio aledaño) son sin duda los más interesantes a pesar de lo confuso de su registro.

El primero de ellos, en la calle Francos, es una estructura que ha quedado indeterminada en interpretaciones previas. Se registra como edificio exento con un marcado carácter monumental y patio interior. Parece guardar cierta semejanza con algunos niveles documentados de los *Grandi Horrea* ostienses y los *Horrea Epagathiana*, especialmente en su peculiar planta y la técnica constructiva empleada (*Ibid.*, p. 171), hecho especialmente llamativo al no encontrar precedentes de almacenes de estas características en el puerto hispalense, al menos en el registro material con el que contamos –que ya hemos señalado que no es de un volumen excesivo– (fig. 10 y 11).

El segundo, en la calle Placentines, situado a escasos metros del primero, ofrece el mismo carácter monumental. La característica distintiva en este caso será el hallazgo de una inscripción de *Valeria Valentina* dedicada a *Venus Genetrix Augusta* en honor al *corpus oleariorum* y a su padre, *Valerio Valens*, reputado comerciante y miembro del *collegium*<sup>6</sup>(Canto, 2004, p. 146). Este epígrafe dota de una nueva esfera de interpretación tanto a este como al edificio de la calle Francos, con la consideración de los investigadores de ubicar en el edificio de Placentines, 7 la *statio oleariorum*, o sede colegial de los comerciantes de aceite de la Bética, sopesando la idea de dotar a estas edificaciones, tanto por su edilia como por su ubicación y el hallazgo de la inscripción, una capacidad representativa, coexistente con las capacidades de almacenamiento y productivas. De este modo, el sector aledaño –que se ubica en un punto privilegiado de la urbe perfectamente integrado en la trama urbana– podría interpretarse como parte de un espacio específico dedicado a alojar las sedes de los distintos *collegia* que operaran en el puerto (Ordóñez Agulla y González Acuña, 2011, p. 173).

Asimismo, Tabales Rodríguez y García Vargas citan una serie de intervenciones

---

6 “*Veneri · Genetrici / Augustae / Valeria · Valentina / Valeri · Valentis · filia · / ad cultum · operis / a patre · optumo · exornati / in · honorem · corporis / oleariorum · d(onum) · d(at)*” (HEp, 10, 577 add.)

en la Avenida de Roma, la calle San Fernando y La Florida que no se han llegado a editar, pero a la que de alguna forma han tenido acceso. Dicen de las dos primeras que se corresponden con “zonas de almacenaje y servicios”, constituyendo la tercera una larga infraestructura –del orden de 70 metros de largo– con pilares en su eje e igualmente designada como estructura de almacenaje (Tabales Rodríguez y García Vargas, 2021, p. 5).



**Fig. 10 y 11:** Vistas del muro del edificio de la Calle Francos. Tomado de González Acuña, 2008, p. 98. Fotos de J. M. Rodríguez Hidalgo.

En cuanto al ámbito portuario religioso, este es bastante más modesto. Nos quedan, no obstante, un par de testimonios arqueológicos asociados al puerto.

El primero es un posible *Iseum*. Se muestran ciertas reticencias generales a ubicarlo o a confirmar de forma sólida su existencia, dado que la estatuilla de Isis se encontraría en el Alcázar con signos evidentes de reutilización, lo que, junto con su desplazamiento, impiden localizar su ubicación original, si bien parece relacionado con el ámbito portuario (González Acuña, 2005, p. 82; Ordóñez Agulla y González Acuña, 2011, p. 166).

El segundo sería el *sacellum*, una suerte de santuario que goza de un mejor estado de conservación que otras estructuras, pero del que no hemos encontrado referencia gráfica alguna. Se ubica en el complejo edilicio de la Avenida de Roma, y consistiría de una amplia estancia, con suelo musivario –en el que se recogen inscripciones que citan a *Publilii*, *Atticus* y *Herculanus* como donantes– y apertura a la

vía principal. Su configuración ya intuye una cierta relación con el ámbito del puerto, si bien serán algo más concluyentes los fragmentos epigráficos dedicados a *Mercurius Augustus*<sup>7</sup> (González Acuña, 2010, p. 94), un culto peculiar originado del polifacético Mercurio con una política propagandística por parte de Augusto que lleva al sincretismo de ambos en la figura de Mercurio-Augusto, presente en *Hispania* en una cantidad razonable de epígrafes asociados a las vías y al comercio, con una cierta difusión en la península indistintamente en ámbito rural y urbano (Moya Maleno, 2009). Este carácter comercial-viario de la divinidad y la ubicación privilegiada en el puerto junto a la morfología de la estructura es la que da pie a interpretarlo como un santuario, culto que *a priori* encaja en nuestro contexto.

Los restos viarios en todo lo vasto de la urbe son algo más numerosos. Su cantidad, por desgracia, no va pareja a la calidad del registro general, datándose generalmente de forma estimativa y a partir de interpretaciones que pueden llegar a incurrir en contradicciones entre autores.

En cualquier caso, y basándonos en el compendio de González Acuña en su monográfico sobre la arqueología de la ciudad, hemos seleccionado hasta cinco restos viarios y cruces del total que pueden tener relación con el puerto por su ubicación:

- Uno de los de mayor calibre es el de la Avenida de Roma. Parte del ordenamiento urbanístico de las estructuras contiguas, y parece dirigirse al centro del enclave. Contaría con un sistema de vertidos, si bien se desconoce – por contradicción de los propios investigadores– hacia dónde recalaría, si al *Baetis* o al Tagarete (González Acuña, 2011, pp. 84-85).
- En el cruce entre las calles Mateos Gago con Ángeles encontramos un segundo resto de vía, que se ubica en un espacio público próximo a la Catedral. Sus primeros investigadores lo vincularían al eventual “Foro de las Corporaciones”, que introduciremos a continuación, si bien González Acuña, en base a la

---

<sup>7</sup> Los fragmentos epigráficos a los que hacemos referencia y su estudio parecen encontrarse pendientes de publicación, en base al artículo citado, por lo que no podemos reproducirlos aquí.

paleotopografía y los datos obtenidos orienta su curso hacia la calle Abades e interpreta la vía como una conexión entre la necrópolis del sur de la urbe y el interior de la ciudad (*Ibidem*, pp. 106-107).

- En Francos y Conteros hallamos un tercer tramo viario, con datos algo confusos. Recoge el autor que sus investigadores principales se inclinarían por un trazado original común al de la actual calle Francos, si bien no se pudo extraer nada más, en parte por el impedimento que supusiera el alto nivel freático (*Ibid.*, p. 114).
- Próximo al viario anterior se encontraría el del Palacio Arzobispal, conservado *in situ*. Muy posiblemente contara con un sistema de cloacas, que pudiera haber sido reutilizado posteriormente al incorporarse al aljibe musulmán cercano. La cronología queda algo en el aire, pudiendo ser desde nuestro ámbito cronológico hasta el siglo IV d.C. (*Ibid.*, pp. 114-115).
- El último que hemos querido citar aquí es el del cruce de la calle Fabiola con Ximénez de Enciso. No se conoce gran cosa, ofreciendo una datación bastante compleja con pocos restos al respecto, si bien su excavador original habla de *insulae* en el entorno de la vía (*Ibid.*, pp. 113-114)<sup>8</sup>.

Cabría destacar de forma general, por último, las vías de la zona de la Encarnación, que aunque ofrecen dudas respecto a su trazado, podrían llegar a dirigirse al río y, eventualmente, al espacio murario o a embarcaderos cercanos, así como otras vías, como la encontrada en Augusto Plasencia, que conectan el puerto con la zona oriental de la ciudad (*Ibid.*, pp. 147-149).

---

<sup>8</sup> Este fragmento viario nos ha suscitado ciertas dudas a la hora de incorporarlo a nuestro cómputo, ya que ambas calles se encuentran relativamente próximas a la que fuera la configuración original del puerto, pero no necesariamente debía llegar dicho sector allí ni nos constan restos cercanos que la vinculen a este espacio. Nos basamos, por tanto, en una mera cuestión espacial para su incorporación aquí, insistiendo de nuevo en la ambigüedad al ser una zona un tanto limítrofe.

### 5.3 Otras fuentes: los astilleros y los espacios domésticos.

Externos a las fuentes estrictamente arqueológicas encontramos un par de testimonios que consideramos igualmente interesantes incluir para determinar la distribución general del puerto.

La primera de ellas hace referencia a los hipotéticos astilleros antiguos de *Hispalis*. Si bien no tenemos constancia de su existencia en el registro material –siendo los testigos más cercanos de época medieval–, debemos barajar la alta probabilidad de que existieran estructuras de este tipo en el sector portuario. Para esta afirmación nos basamos en lo que nos anticipa César en su *De Bello Civili*, donde hace referencia a su orden de construir una serie de diez *naves longas* en los astilleros de *Hispalis*<sup>9</sup> (Caes., *Bciv.*, 2.18.1), lo que, dando por válido el texto, implicaría la existencia de tales infraestructuras ya en tiempos de César, y que podrían pervivir en época altoimperial dada la tendencia al crecimiento posterior del puerto, su relevancia, y el tráfico naval del que fuera testigo la ciudad.

Por otro lado, no tenemos demasiada información respecto a las áreas residenciales en el puerto de *Hispalis*. Registradas como tal en la arqueología no alcanzamos a ubicar ninguna de forma directa, a excepción de los espacios domésticos de la Encarnación y la sugerencia de Tabales Rodríguez y García Vargas de una segunda planta doméstica en el resto de espacios de las infraestructuras en la Avenida de Roma, en base a los elementos constructivos (Tabales Rodríguez y García Vargas, 2021, p. 23). A una conclusión similar se llega en el barrio portuario de *Onoba*, donde se propone también esta combinación de espacios en los que la segunda planta se dedicara a entornos residenciales (Campos Carrasco y Bermejo Meléndez, 2017, p. 761), por lo que no sería tan descabellado concebir el puerto no como una suerte de polígono contemporáneo (salvando las distancias y el anacronismo) sino como un sector en el que convivieran todas las actividades propias del puerto con espacios domésticos.

---

9 O, más concretamente, "[...] *naves longas X Gaditanis ut facerent imperavit, compluris praeterea in Hispali facendas curavit.*" (Caes., *Bciv.*, 2.18.1)

#### 5.4 El problema del “Foro de las Corporaciones”.

Hemos querido dejar para el final el bautizado como “Foro de las Corporaciones”, un elemento recurrente dentro del contexto portuario hispalense pero de dudosa base material. Esto ha dado pie a dos posiciones enfrentadas entre los defensores de la propuesta original y sus detractores, que ponen en entredicho su presencia por el contexto hispalense y la ausencia de un registro arqueológico meridiano.

Originalmente, este eventual foro se habría ubicado en el entorno de la actual Catedral. Lo dotaría de tal carácter Blanco Freijeiro en base al alto volumen de epígrafes relacionados con el ámbito comercial y corporativo que se encontraran en este entorno –aunque reutilizados en la propia construcción de la Catedral y la Giralda, donde se conservan algunos a día de hoy– y las termas de la calle Abades, que debían de encontrarse anexas a este espacio (Blanco Freijeiro, 1984, *apud* González Acuña *et alii*, 2005, pp. 73-74). Esta tesis se mantuvo durante las décadas consecutivas, probablemente al partir de forma recurrente del planteamiento de Blanco Freijeiro, citándose por tanto su existencia en numerosas ocasiones por autores como Campos Carrasco, Tabales Rodríguez, Jiménez Sancho, Chic García o Melchor Gil (Campos Carrasco, 1993, p. 202; Tabales Rodríguez y Jiménez Sancho, 2001, p. 383; Bermejo *et alii*, 2018a, 104; 2018b, p. 216; Melchor Gil, 2008-2009, p. 171; Chic García, 2017, pp. 87-88) y supondría por tanto la existencia de un espacio comercial o de representación siguiendo el modelo del foro ostiense, y, en nuestro caso, vinculado al tráfico fluvial y al comercio oleario.

Por su parte, autores como González Acuña, Ordóñez Agulla o Beltrán Fortes (González Acuña *et alii*, 2005, p. 70; González Acuña, 2008, p. 97; 2011, pp. 175-176) rechazan esta premisa ante la ausencia de material arqueológico que lo sustente, asociando estas estructuras y los epígrafes a sedes colegiales.

Será el primero el que más se extienda en defender esta postura. Para ello se basa en la ausencia de permiso municipal en los epígrafes para su colocación en un

espacio público como sí ocurriera en *Ostia*, mencionándose en su lugar el elemento *statio* que, estima el autor, es signo de la condición privada del edificio. Considera, de la misma manera, la ausencia manifiesta de evidencias arqueológicas en el tejido urbano de la zona, que para el caso ostiense se rodea de espacios públicos como el teatro, mientras que se insiste aquí en el carácter privado de su entorno.

Por último, destaca la propia naturaleza de ambos puertos: mientras que en *Ostia*, como enclave centralizador imperial y punto clave de los circuitos comerciales, se requeriría de un espacio así dispuesto para alojar las distintas embajadas y administraciones que gestionaran las rutas y las actividades de importación y exportación hacia y desde la metrópoli, *Hispalis* se integra como un puerto complementario dentro de este circuito, con una función primordialmente exportadora hacia Roma y que no requeriría de tal espacio representativo (González Acuña, 2011, pp. 175-176).

Contrastando ambas perspectivas da la sensación de haberse quedado ciertamente obsoleta la primera interpretación sobre la existencia del “Foro de las Corporaciones”, al menos hasta la fecha, al seguir sin hallarse registro de edilicia de estas características en el espacio de la Catedral.

No obstante, para evitar que lo relativo al “foro” quede en una simple exposición de ambas posturas, queremos aportar una serie de matizaciones sobre las conclusiones a las que se han llegado hasta ahora:

No terminamos de comprender, en primer lugar, la razón por la que se tiende a omitir de forma sistemática, cuando se defiende la inexistencia del foro, la presencia de las termas anexas a este conjunto edilicio. La presencia de esta estructura choca, al menos parcialmente, con ese concepto en el que se insiste con frecuencia en la esfera privada, partiendo de asociar todo este sector urbano a sedes colegiales. Las termas no necesariamente debían ser públicas –atendiendo a la existencia de baños privados que, aunque minoritarios, se daban y por tanto consideramos tenerlo en cuenta– pero tampoco hay nada que nos indique que no lo fueran; más bien la hipótesis que tiene

una mejor argumentación es la de considerarlas públicas, dado el consenso general que hay en torno a este tramo urbano respecto a su vinculación con la administración imperial y, en definitiva, presencia pública.

Al hilo de lo anterior, no podemos dejar pasar la presencia de la serie de epígrafes que hicieran referencia a altos cargos imperiales y subalternos varios en este espacio<sup>10</sup>, y que de hecho fueran los que llevaran en primer lugar (junto a otros aspectos mencionados previamente) a Blanco Freijeiro a interpretar el edificio como un posible “Foro de las Corporaciones”. Podríamos expresar como fortuita la concentración de estos hallazgos, especialmente dados los signos evidentes de reutilización –algunos de ellos empotrados en los muros de la Giralda y la Catedral, aún visibles a día de hoy–, pero debemos considerar igualmente su existencia y quizás una ubicación cercana por la misma razón que la anterior, habida cuenta del interés estatal en este área.

De la misma forma, queremos recordar la problemática relativa existente a la hora de identificar tanto los *collegia* como los edificios administrativos por la ausencia de un modelo o un patrón que permita establecer analogías de forma más o menos clara. Esto se cita, de hecho, en el problema derivado de la identificación de la *Schola del Traiano* en *Ostia* por Ciambelli, en el que se señala la indeterminación de su identificación, pudiendo reconvertirse en oficinas de la *annona* a partir de una reforma del siglo III d.C. (Ciambelli, 2020, p. 30). Planteamos aquí la posibilidad de que el conjunto se orientara a, quizás, un espacio de representación burocrática de los cargos encontrados en *Hispalis*, si bien desconocemos a nivel edilicio si tal opción podría llegar a darse en nuestro caso. De cualquier manera, volviendo a *Ostia*, la *Piazzale delle Corporazioni* alojaría espacios de representación de *praefecti annonae* que estarían en contacto estrecho con los representantes comerciales de la ciudad portuaria (Keay, 2012, p. 43), pudiendo ser esto coincidente con la constitución de tal espacio en nuestra urbe.

También nos resulta llamativa la limitación a establecer la analogía con,

---

<sup>10</sup> Desarrollamos el aspecto de las inscripciones en el posterior apartado. Remitimos por tanto al lector a susodicha sección si requiere de más información sobre su desglose.

exclusivamente, el foro ostiense; el hecho preciso de que su condición sea excepcional debería llevarnos a ampliar las miras. Si bien no hemos profundizado en exceso en esto, dado que se nos escapa parcialmente de nuestra temática, queremos traer a colación la configuración urbana de *Valentia*, en la que se ha interpretado un conjunto edilicio como una sede colegial que, aparentemente, estaría vinculado con el foro de la urbe (Ribera i Lacomba y Jiménez Salvador, 2012, p. 30), una combinación igualmente plausible –si tomamos por válida la tesis del Foro de las Corporaciones– en *Hispalis*.

No obstante, el matiz sobre el que queremos incidir con mayor énfasis es en el de la mención al término *statio*. Dicha terminología se aprovecha para llegar a la conclusión, de nuevo, de presencia de *collegia*, espacios intrínsecamente privados y, en definitiva, incompatibles con la existencia del foro. Este término, sin embargo, nos es especialmente llamativo al no haber encontrado en la literatura al respecto ninguna analogía entre este y el propio foro ostiense, que de hecho considera cada uno de los habitáculos de su perímetro como *stationes* y en el que encontramos hasta tres inscripciones que hablan de *statio* de forma explícita<sup>11</sup>. Si bien es cierto que los soportes divergen –correspondiendo los epígrafes hispalenses a soportes en piedra, mientras que los ostienses se encuentran en inscripciones musivarias *in situ*–, la existencia paralela de ambos casos abre una vía que no sólo no aleja estas inscripciones del supuesto foro, sino que de hecho justifica su presencia en dicho espacio, y en cualquier caso ofrece una nueva vía de interpretación.

La realidad que nos encontramos, por tanto, goza de suficiente complejidad como para abrir una línea de investigación autónoma. No pretendemos, por supuesto, desacreditar en ningún momento las investigaciones previas ni las conclusiones a las que han llegado el resto de historiadores y arqueólogos, que sin duda son más doctos en la materia y partirán de cotas de criterio y conocimiento, por su bagaje, con el que

---

11 “*STAT(io) SABRATENSIVM*” (CIL XIV S, 4549 nr. 14, *apud* Bakker, s. f.), “*S(tatio) N(aviculariorum) F(rumentariorum) C(lassis) C(ommodiana)*” o “*S(tatio) N(aviculariorum) F(rumentariorum) C(oloniae) C(urbitanae)*” (CIL XIV S, 4549 nr. 34, *apud idem*) y “*OMS*”, interpretada como un fragmento que formara la palabra *statio* (CIL XIV S, 4549 nr. 55, *apud idem*), referentes a las *stationes* 14, 34 y 55, respectivamente, del Foro de las Corporaciones de *Ostia*.

por desgracia no contamos.

Para nuestro trabajo, no obstante, hemos optado por no tener en cuenta ninguna de las dos tesis, dadas las consecuencias que tendrían ambas en el desarrollo de la vida y actividades portuarias, y que partiendo de una base un tanto ambigua sólo nos llevaría a encadenar hipótesis que preferimos evitar en favor de registros de mayor solidez. No hemos querido, en cualquier caso, dejar sin abordar la cuestión por la relevancia que tiene en el entorno portuario.

## **6. Vida y actividad en el puerto de *Hispalis***

Lo expuesto hasta ahora es parte de la estructura urbana en la que se desarrollara la vida del puerto hispalense. Su entorno y su configuración urbanística no sólo nos ayudan a la hora de reconstruir este espacio y el desarrollo de sus actividades, sino que debemos entenderlos también como piezas clave a la hora de determinar el curso de la vida portuaria.

Si recapitulamos lo que hemos sido capaces de aglutinar hasta ahora, vemos un entorno más o menos definido con dos secciones diferenciadas: el *Lacus Ligustinus*, que sería la vía de acceso de las grandes *naves onerariae*, protagonistas de las rutas comerciales de ultramar y que atracarían en *Hispalis* para la carga de –aunque no exclusivamente, como observamos en la presencia de otros productos como el trigo o el vino– el aceite annonario. Así, la urbe se convertiría en el centro receptor y distribuidor de toda esta producción, que vería su origen en la Bética. En la propia provincia, observamos un claro foco de obtención del producto en el valle del *Baetis*, especialmente el Bajo y Medio Guadalquivir, aunque se complementará con los espacios productores de zonas algo más alejadas como Sierra Morena o el Alto Guadalquivir.

Este auge comercial de la provincia vendrá parejo a un creciente interés estatal sobre la región, siendo a su vez la propia autoridad imperial parte responsable e

impulsora de este crecimiento productivo que derivará en un claro desarrollo de la infraestructura de la provincia, como observamos en las reformas del río para propiciar su navegación, o en la propia *Hispalis*, que se convertirá en principal puerto de la provincia, arrebatándole tal condición a *Gades* (Ordóñez Agulla y García-Dils de la Vega, 2019, p. 124) y convirtiéndose la ciudad, según autores como González-Muñoz, en una de las mayores beneficiarias de la citada política de transformación y mejora de las infraestructuras con el objetivo de atender a las nuevas necesidades productivas (González-Muñoz, 2018, p. 138).

Entrando en la propia urbe, podemos ver una clara configuración portuaria en torno al antiguo curso del *Baetis*. A pesar de la relevancia del sector, como hemos mencionado previamente, el registro material con el que contamos es un tanto escaso, pero nos permite diferenciar dos zonas de forma más o menos clara, con un área septentrional algo más reducida, vinculada a la actividad fluvial y que aloja de forma simultánea espacios de almacenaje, artesanales y domésticos.

El tramo portuario meridional, por su parte, acogerá unas instalaciones más vinculadas a la *annona*, interpretada frecuentemente como un espacio de presencia imperial a consecuencia de lo anterior, y que previsiblemente será el núcleo de mayor actividad del puerto, con edificios de monumentales y espacios vinculados al almacenaje y al atraque de los navíos, y de forma más tímida en el registro, artesanales y domésticos, pero contando con el claro diferenciador que es el espacio que configuran las sedes colegiales, ubicadas presumiblemente en este sector sur.

Trabajar sobre el día a día de un espacio determinado y reconstruir lo cotidiano siempre supone una tarea compleja. A la hora de abordar la cuestión, no sólo deben preocuparnos las fuentes con las que contamos, sino la propia ausencia de las mismas. Así, no encontraremos con la misma frecuencia ni tendrán la misma presencia, como es lógico, a los individuos adscritos a la élite o que gozaran de ciertos privilegios frente a los que pertenecen a grupos marginales –que podemos componer, en una escala descendente de privilegios, a partir de hombres ciudadanos de bajo poder adquisitivo,

hombres extranjeros, mujeres, niños y esclavos de ambos sexos (Medina Quintana, 2013, p. 82)–, cuya presencia será en muchas ocasiones testimonial, si es que la encontramos. No obstante, estos grupos son los que, de hecho, componen una vasta mayoría social, por lo que si pretendemos hacer una interpretación aproximada a la realidad, debemos dedicar atención a estos grupos y no limitarnos a una reconstrucción a partir de fuentes directas.

### **6.1 Síntesis epigráfica. Altos cargos y élite hispalense.**

Será precisamente a partir de estas fuentes directas, no obstante, de las que partamos aquí. Generalmente, la epigrafía (junto, en ciertos contextos, los textos literarios) supone la vía más explícita con la que contamos a la hora de rastrear individuos concretos de la sociedad. Su condición de elemento conmemorativo u honorífico hace que se vincule con los citados sectores privilegiados de la sociedad, que solían ser los que contaban con la capacidad de costear estas dedicatorias, o los más propensos a recibirlas precisamente por su presencia social, que podían estar derivadas de aspectos como el mecenazgo o el patrocinio de ciertos grupos que, a cambio, homenajearan a los patronos de esta forma.

El *corpus* epigráfico hispalense, a diferencia del registro arqueológico urbanístico, no es precisamente escueto, alcanzando la abultada cifra de 340 epígrafes, de entre los que destacan las inscripciones con presencia de altos magistrados y otros cargos funcionariales imperiales y la presencia de diversos *collegia* (González Fernández y Ruiz Gutiérrez, 2018, p. 102).

Para ayudarnos a bucear en este amplio registro nos hemos basado en la síntesis que hiciera González Fernández, que recoge varias de las piezas más interesantes de este *corpus* (González Fernández, 2018).

Así pues, empezando con el funcionariado imperial en la ciudad, se compilan hasta nueve cargos estatales, todos ellos potencialmente vinculados a la actividad del

puerto y de época altoimperial: *Titus Flavius Polychrysus*<sup>12</sup>, *Pius*<sup>13</sup>, *Sextus Iulius Possessor*<sup>14</sup>, *Lucius Castricius Honoratus*<sup>15</sup>, *Caius Caecilius Virgilianus*<sup>16</sup>, *Lycomedes*<sup>17</sup>, *Felix*<sup>18</sup> y dos *procuratores* cuyo nombre desconocemos debido al estado de conservación del soporte<sup>19</sup>.

Estos individuos supondrían una suerte de combinación entre altos cargos y otros funcionarios estatales, pudiendo considerar a los *procuratores* como los funcionarios de mayor rango con los que contamos. La epigrafía, no obstante, no ofrece una información completa de todas las procuratelas (caso de los dos *procuratores* anónimos o de *Lycomedes*), si bien hay un personaje que destaca de forma notable: *Sextus Iulius Possessor* (fig. 12).

12 “*T(ito) Flavio Aug(usti) / lib(erto) Polychryso / proc(uratori) montis / Mariani prae/stantissimo / confectores aeris*” (CIL II, 1179; ILS, 1591; CILA II, 25, apud HEp)

13 “*Aeliae Italiae / uxori sanctis/simae et castis/simae fecit Pius / Aug(usti) n(ostr)i verna / dispensator / [frumen]t(i) mancip(alis)*” (CIL II 1197 = CILA II, 97, apud HEp)

14 “*Sex(to) Iulio Sex(ti) f(ilio) Quir(ina) Possessori / praef(ecto) coh(ortis) III Gallor(um) praeposito nume/ri Syror(um) sagittarior(um) item alae primae Hispa/norum curator(i) civitatis Romulensium Mal/vensium tribuno mi[l]l(iti) leg(ionis) XII Fulminat[ae] / curator(i) coloniae Arcensium adlecto / in decurias ab Optimis Maximisque / Imp(eratoribus) Antonino et Vero Augg(ustis) adiu/tori Ulp(ii) Saturnini praef(ecti) Annon(ae) / ad oleum Afrum et Hispanum recen/sendum item solamina transfe/renda item vecturas navicula/r(i)s exsolvendas proc(uratori) Augg(ustorum) ad / ripam Baetis Scapharii Hispalen/ses ob innocentiam iustitiam/que eius singularem” (CIL II 1180 = ILS 1403 = AE 1965, 237 = AE 1971, 171 = AE 1991, 993 = CILA II, 23, apud HEp)*

15 “*L(ucio) Castricio Q(uinti) f(ilio) / Honorato p(rimo) p(ilo) / homini bono / scaphari(i) / Romul(ae) consist(ent)es / ob innocentiam / et singularem / iustitiam eius(!) / d(e) s(ua) p(ecunia) p(osuerunt)*” (CIL II 1183 = CILA II, 26, apud HEp)

16 “*C(aio) Caecilio C(ai) Caecilio / Silvani filio Virgilliano / e(gregio) v(iro) proc(uratori) Aug(usti) ripae prov(inciae) / Baeticae pr[ae]f(ecti)*” (CIL II 1177 = CILA II, 21, apud HEp)

17 “*Imp(eratori) Caesari / L(uci) Septimi Severi / P(ii) Pertinacis Aug(usti) / Arabici Adiabenici / Parthici maximi filio / divi M(arci) Antonini P(ii) / Germanici Sarmatici nepoti / divi Antonini P(ii) pronepoti / divi Hadriani abnepoti / divi Traiani Parthici et / divi Nervae adnepoti / M(arco) Aurelio Antonino / Aug(usto) trib(unicia) potest(ate) VIII / co(n)s(uli) II proco(n)s(uli) / [- - -]ianus Lycomedes / procurator Augustorum / posuit / dedicavitque” (CIL II 1170 = CILA II, 10, apud HEp)*

18 “*D(is) M(anibus) s(acrum) / Felici dispens(atori) / arc(a)e patrimon(ii) / vikari(i) / Primitius Clemens / Parthenius Pamphilus / Fortunatus fecerunt / b(ene) m(erenti) / h(ic) s(itus) e(st) s(it) t(ibi) t(erra) l(evis)*” (CIL II 1198 (p 841); CILA II, 66; ILS 1659, apud HEp)

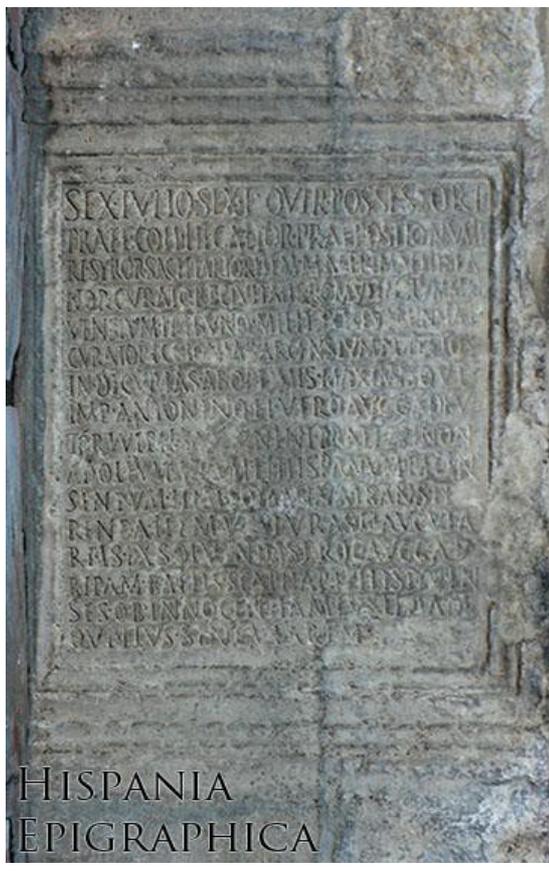
19 “[*Imp(erator) Caes. L. Septimio] Severo pio felici Pertinaci Aug. Arabico Adiabenico] [Parthico máximo pon]t. máximo [trib. potest. tot, imp. tot, cos. tot, p.p., et] [M. Aurelio Antonino pio felici] Aug. [et P. Septimio Getae nobiliss. Caesari] et] [Iulia Aug. matri cast]rorum et August[orum - - -] 5 [aediculam? cum omni cu]ltu adque ornatu et cum m[armoribus - - -] [- - -] clupea cum im]aginibus eoru[m - - -] ordo splend. Hispalens.] [- - -] dedicantibus - - -] cao proc. Augg. [- - -] [- - -] liano proc. Aug[g. - - -]” (González Fernández, 2018, p. 303). Respecto a la restitución de esta inscripción surgen ciertas dudas expuestas en la cita que hemos tomado prestada de la obra de González Fernández, identificando al segundo *procurator* con *Lucretius Iulianus*, si bien no parece terminar de ser consistente, señala el autor, siendo necesaria una mayor investigación al respecto.*

Se ha centrado en bastantes ocasiones la investigación sobre este individuo. Con un *cursus honorum* estelar, cumpliría parte de sus funciones en la Bética en calidad de *procurator ad ripam Baetis*, una procuratela de carácter peculiar que, por su concreción, genera cierta ambigüedad respecto a sus implicaciones. Así, Remesal Rodríguez, en base al estudio de su epígrafe y figura, optará por interpretar su función en el *Baetis* como una suerte de responsable de la gestión y el mantenimiento de los supuestos diques y el propio curso del río, además del “control de las corporaciones de barqueros” (Remesal Rodríguez, 1991, p. 289). Le achaca asimismo una posible función de administrador de las exportaciones del *Baetis* (*Ibidem*, p. 295).

González Fernández, por su parte, incide en la relación con los propios *scapharii* y la donación como justificante, que interpreta el autor como una función más asociada a la *annona* y a la gestión de la labor de estos barqueros en la misma, pudiendo pasar desde la administración del transporte al propio pago por sus servicios. No descarta una segunda función de mantenimiento de cualquier asunto derivado del cauce fluvial, pero pone el foco en esta relación laboral con los *scapharii* para determinar una función de corte más administrativo o fiscal (González Fernández, 2018, p. 298).

En cualquier caso, sería una función de cierta significación, vinculada a la asociación de los *scapharii*, cuyo papel –y el del resto de asociaciones– no será baladí en torno a la *annona*, que probablemente fuera el justificante de la presencia del magistrado en *Hispalis*.

Encontramos un cierto paralelismo entre la labor de *Sextus Iulius Possessor* y *Lucius Castricius Honoratus*, si bien el segundo tendrá un carácter tanto más discreto que el *procurator*. Tal símil parte de sendos grupos de *scapharii* honrando a ambos funcionarios, lo que ha llevado a algunos autores a asociar a estos personajes, considerando a *Honoratus* como una suerte de subordinado de *Sextus Iulius Possessor*, con un papel de arquitecto e igual dedicación hacia el mantenimiento del *Baetis* (*Ibidem*, p. 299).



**Fig. 12:** *Inscripción dedicatoria a Sextus Iulius Possessor de los scapharii de Sevilla. Tomada de Hispania Epigraphica.*

Remesal Rodríguez discrepará de esta interpretación, considerando ámbitos cronológicos distintos y un papel vinculado a la *annona*, pero en este caso dedicado al abastecimiento militar y labor de *primipilar* (Remesal Rodríguez, 1991, p. 295), coincidente con la opinión de González Fernández, que además insiste en diferenciar los grupos de *scapharii*, que confirmaría en cierto modo la teoría de encontrarse en cronologías distintas (González Fernández, 2018, p. 299).

Algo semejante ocurriría con otro de los grandes magistrados presentes en la epigrafía, *Caius Caecilius Virgilianus*. La procuratela descrita en su inscripción parece otorgarle una función parecida a la expuesta en el caso de *Sextus Iulius Possessor*, con la divergencia lógica en el rango de actuación de *Caius Caecilius Virgilianus*, que gestionaría los tramos fluviales de todo el grueso provincial.

A una conclusión más o menos semejante, aunque de mayor profundidad, llega González Fernández, que ve probable esta interpretación, con el consiguiente matiz que deriva de la gestión de tramos fluviales de las costas mediterránea y atlántica, donde incidirán nuevos aspectos como el cobro del *portoria* (una especie de impuesto ligado al puerto que gravaba la mercancía, como una suerte de aduana portuaria) o la gestión de la industria de la salazón, prolija en ciertas zonas de la costa (*Ibidem*, p. 302)

Una cuarta procuratela la encontramos en *Titus Flavius Polychrysus*, que a diferencia de los anteriores será un liberto imperial. Su papel, en base a su inscripción, parece asociarse al trabajo del metal en Sierra Morena y que se trasladaría hasta *Hispalis*, donde se ubicaría el cargo imperial y desde donde llevaría a cabo su gestión. Se ha llegado a proponer asimismo una posible relación de patronazgo entre el funcionario y el *collegium confectorum aeris*, quienes le conmemoraran mediante la inscripción (*Ibid.*, p. 295) (fig. 13).



**Fig. 13:** epígrafe dedicado a Titus Flavius Polychrysus. Imagen tomada de Hispania Epigraphica.

El caso de los otros *procuratores* es algo más complejo por su indeterminación. Se apunta a un posible vínculo con la *annona* por su residencia en *Hispalis*, como fuera el caso de *Lycomedes* (*Ibid.*, p. 303), si bien resulta complejo extraer hipótesis más

concluyentes más allá de la información de la que partimos.

Los cargos que restan son algo inferiores a los anteriores, pero no por ello menos relevantes para nuestro estudio. Serán los casos de *Pius* y *Felix*, ambos esclavos imperiales que desempeñarían el cargo de *dispensatores*, en el caso del primero como *dispensator frumenti mancipalis*, y en el segundo, *dispensator arcae patrimonii*. Ambos se arrojarían funciones vinculadas a la fiscalidad y al patrimonio imperial, con la gestión de recaudación del grano que forma parte de la *annona* en el caso del primero (González Román, 1999, pp. 170-171; Morales Cara, 2005, p. 425) y con la administración del capital privado del emperador (*res familiaris principis*) en el caso de *Felix* (Morales Cara, 2005, p. 407).

La aglomeración de esta diversidad de cargos, entre los que se encuentran varios casos de procuratelas, se tiende a interpretar como síntoma del creciente interés imperial en la capital, que por su emplazamiento y esa función distribuidora que expresamos con anterioridad haría de la urbe el lugar idóneo para establecer la residencia de la burocracia y la administración estatal (Ordóñez Agulla y García-Dils de la Vega, 2019, p. 127). Esto permitiría mantener un control estrecho de los aspectos fiscales y tributarios, especialmente los vinculados al creciente comercio (González Fernández, 2018, p. 294), derivado del auge comercial de la Bética y, de forma más directa, la *annona*.

Ubicar los espacios de trabajo del funcionariado imperial, a pesar de su abundancia a nivel de fuentes, resulta un trabajo problemático. La mayoría de esta epigrafía se encontraría en el espacio que ocupara el puerto, con cierta concentración en emplazamientos como la Catedral –en el entorno de donde se supone localizado un sector vinculado a las sedes colegiales–, pero sin alcanzar a encontrar espacios interpretados como públicos o estatales, y que de alguna forma se constituyeran como sedes burocráticas de forma concluyente en ningún sector del enclave. Este aspecto lo matizamos previamente en el epígrafe anterior a partir del caso de la *Schola del*

*Traiano* ostiense que pudiera reconvertirse en oficinas de la *annona* a partir de su reforma del siglo III d.C. (Ciambelli, 2020, p. 30) fenómeno que, consideramos, refleja con claridad la cuestión.

Si extrapolamos los cargos expuestos a un grado más general y menos individualista, en función de la labor que desempeñan en la ciudad, no resulta descabellado localizar el epicentro de la actividad imperial en el espacio portuario, probablemente en el sector meridional dada las connotaciones de este sector y su estrecho vínculo con ámbitos comerciales y fiscales que pasarían obligatoriamente por el puerto.

Los altos cargos imperiales son, no obstante, una pequeña parte (especialmente visible) de la sociedad que se formará en torno al puerto. En la epigrafía, de hecho, ya se dejan entrever, en calidad de donantes en la mayoría de las ocasiones, los que serán los grandes articuladores sociales del sector portuario: las asociaciones profesionales o *collegia*.

## 6.2 Los *collegia* del puerto de *Hispalis*.

Remitiéndonos directamente a la epigrafía expuesta arriba, podemos localizar ya dos de estos grupos: los *scapharii* (en las inscripciones referentes a *Sextus Iulius Possessor* y *Lucius Castricius Honoratus*) y los *confectores aeris* (en *Titus Flavius Polychrysus*). No son, no obstante, las únicas asociaciones reflejadas en la epigrafía, contando también con el caso de los *centonarii*<sup>20</sup>, los *lyntrarii*<sup>21</sup> y el que debió de ser

---

20 Dos inscripciones, ambas en referencia a su constitución: “[I]mp(eratori) Caes(ari) / [T(ito)] Aelio Hadr(iano) / Antonino Aug(usto) / Pio p(atri) p(atriciae) / [c]orpus cento/nari[orum e]x / indu[lgentia ei]us / [c]ollegio hominum / [Hispalens(ium) dumtax]at / [constitutum d(onum) d(edit)]” (CIL II 1167 = CILA II, 6 = ILS 7223, apud HEp) y “[Ex indulg]entia / [Imp(eratoris) Caesaris divi Hadriani filii divi] Traiani Parthici nepo[tis / divi Nervae pronepotis T(iti) Aeli Hadrian]i Antonini Aug(usti) Pii pontifi[cis / maximi tribunicia potestate 3 imperatoris I]l consulis IIII patris patriae / [- - - collegiu]m haberi centonarioru[m - - - / corpor]e Hispa[i]ensium ho[mi]num [---]” (CILA II, 7 = HEp 3, 1993, 354 = HEp 4, 1994, 805 = AE 1987, 496, apud HEp)

21 “C(aio) Aelio C(ai) f(ilio) C(ai) n(epoti) / Quir(ina) Avito / lyntrariorum / omnium patro/no lyntrari(i) Ca/nanienses Oduci/enses Naevenses” (CIL II 1182 = CILA II, 17, apud HEp)

uno de los *collegia* más influyentes de la sociedad hispalense, el *collegium oleariorum*<sup>22</sup>, como principal beneficiario de la instauración de la *annona* en la provincia, a la que se llega a hacer referencia en la epigrafía.

Que sean los registrados en soportes epigráficos, no obstante, no implica que fueran los únicos presentes en el puerto hispalense. Los *collegia*, que funcionarían como aglutinante de operarios y trabajadores en torno a determinadas profesiones, gozarían de especial proliferación en el mundo altoimperial, configurándose como una de las piezas claves en las dinámicas sociales, lo que apunta a que su presencia en *Hispalis* sería mucho mayor que el de cinco grupos testimoniales.

Partiendo de esta premisa, por tanto, podemos intentar reconstruir el estrato profesional que se involucraría en las distintas actividades portuarias, aprovechando fuentes externas a la urbe hispalense que, por analogía, y junto al contexto histórico y material del puerto, quizás nos permitan ubicar asociaciones profesionales no recogidas de forma directa.

El orden más lógico a seguir, dado el papel exportador que parece arrogarse principalmente el puerto hispalense, vendría del propio seguimiento de un hipotético producto a través de los distintos sectores involucrados, desde su llegada a su embarque, momento previo a la salida en dirección al destino que se determinara.

Partimos por tanto del transporte de la producción, que vería su vía de entrada por la arteria fluvial que fuera el *Baetis*. Encargados de este transporte parece ser que estarían dos grupos ya conocidos por aparecer en el registro epigráfico: los *scapharii* y los *lyntrarii*.

La nomenclatura de ambos grupos hace referencia a las embarcaciones que dirigían, y se les arroga generalmente ese papel de barcasas de transporte fluvial. Los

---

22 Constando también sendas inscripciones: “*M(arco) lul(io) H[er]mesian[o] / diffusori olei ad annon[am] / urbis c[ur]ator[i]i corpo[r]is / olea[r]iorum st[ati]oni[s(?)] / Romul[ae] - - -]i[- - -]te[- - -] / huic corpus [ole]ari[orum] / splend[idissi]mum / mer[entissimo] s[tatu]am / pon[enda]m iussit / M(arcus) lulius Hermes Fro[nti]nianus / filius honore accepto / impensam remisit” (HEp 10, 2000, 576 = AE 2001, 1186 = HEp 17, 2008, 122, apud HEp) y “*Miner[vae] / Valeria Qu[inta(?)] / Valeri Valentis [f]ilia] / ad cultum operi[s] / a patre optumo(!) exorna[ti(?)] / in honorem corporis / oleariorum d[onum] d[edit]” (HEp 10, 2000, 577 = AE 2001, 1187, apud HEp)**

primeros serían los conductores de *scaphae*, parecidos a los actuales esquifes, pequeñas embarcaciones designadas para la navegación en ríos y una serie de papeles secundarios en grandes navíos (Villalba Babiloni, 2018, p. 478) que no deberían aplicarse en nuestro contexto al limitarse al tramo fluvial. Sí les arroga una segunda función Chic García, que propone un papel de remolque para las grandes *naves onerariae* (fig. 14) que pretendieran atracar en el puerto para superar el difícil ascenso que ofreciera el *Baetis* en su último tramo (Chic García, 2017, p. 83).



**Fig. 14:** Mosaico de los Barcos, en el que se representan, entre otras, las *naves onerariae*. Imagen del Museo de la ciudad de Rimini.

Los *lyntrarii*, por su parte, conducirían el *lynter*, una pequeña embarcación que, como la *scapha*, se propulsaría a remo, si bien, a diferencia de la previa, esta consistiría de una única pieza a partir de la talla del tronco de un árbol (Villalba Babiloni, 2018, p. 480).

En puertos como el de *Ostia* se constata la presencia de otros grupos dedicados al transporte y a diversas labores de funcionamiento del puerto como fueran los *lenuncularii* (técnicos varios del *lenunculus*, pequeña barca, y que iban desde labores de transporte a timoneles) y los *codicarii* (semejantes a los anteriores, en este caso conductores de *naves codicariae*) (fig. 15), siendo especialmente relevantes los primeros, que se prestarían una serie de funciones con un alto grado de especialización

y trabajarían especialmente en el puerto y el primer tramo fluvial (Aldrete, 2004, p. 213; Kloppenborg, 2019, p. 403). A pesar de su existencia en el puerto ostiense, su presencia en el *Baetis* no consta en el registro con el que contamos, pudiendo responder su presencia en el puerto itálico al enorme volumen y trasiego de mercancía que debería de gestionarse. Este papel, en el caso hispalense mucho más modesto que el de *Ostia*, queda de cualquier forma cubierto por las asociaciones de barqueros ya citadas, al menos parcialmente, por lo que no nos atrevemos a hablar de la existencia de otros grupos en este primer tramo.



**Fig. 15:** Fresco de Isis Giminiana en el que representa una navis caudicaria, pequeña embarcación que transportara mercancía por tramos fluviales, parcialmente semejante a las que debían surcar el Baetis. Tomada de Bakker, s. f.

La producción se trasladaría río abajo hasta *Hispalis*, donde debería de registrarse su llegada, su contenido, y proceder a descargar las embarcaciones para su almacenaje. Llegados a este punto del trayecto serían varios los agentes portuarios que deberían intervenir para que el producto prosiguiera su camino.

Por un lado, Chic García sugiere la existencia de un *dispensator portus* que se encargara de la administración y gestión del puerto, recayendo sobre él el registro de

las entradas y salidas de embarcaciones (Chic García, 2017, p. 94). Hay un cierto solapamiento de responsabilidades, no obstante, ya que, como hemos citado antes, se sugiere en algunas investigaciones que fuera el *procurator ad ripam Baetis* el que gestionara lo relacionado con el servicio que ofrecieran los barqueros en su condición de administrador, especialmente en lo relacionado con la provisión imperial de productos. Estos procuradores podrían a su vez contar con personal a su cargo que llevara el registro de la producción, como fueran *tabularii* y *mensores*, que se documentan (al menos parcialmente) en otras regiones peninsulares como *Tarraco* y su entorno provincial (Terrado Ortuño, 2018, p. 58) y que dada la necesidad de gestión vacante en el registro testimonial, podría resolverse con la propuesta de la existencia de estos funcionarios en el ámbito portuario.

Para otros productos, como es el caso del plomo de Sierra Morena, se sugiere la presencia de *negotiatores* que se encargaran de la recepción y el marcado de los lingotes para su posterior carga para el transporte de ultramar (Melchor Gil, 1999, p. 259), si bien entendemos que dependerían de cargos como los anteriores, siendo los *negotiatores* al fin y al cabo intermediarios en esta cadena.

Resuelto este escollo dentro de la documentación con la que contamos, pasaríamos a la descarga y almacenaje del producto. Resulta aquí especialmente llamativo el caso ostiense, en el que los propios *lenuncularii*, dentro de todo ese amplio rango de especialización que los llevara desde conductores de barcos a función de registro, parece que ejercerían también –o, al menos, trabajadores de la asociación o, más probablemente, esclavos– como encargados de la descarga de la mercancía (Koppenborg, 2019, p. 403). Por establecer un paralelismo, los encargados en nuestro caso deberían ser los *scapharii* y los *lyntrarii*, si bien no nos consta tal función en estos grupos. Por otra parte, los estibadores –ya fueran *saccarii*, que cargaban el producto en sacos a la espalda o *phalangarii*, que se ayudarían de estructuras como las *ciconiae*, o grúas (Terrado Ortuño, 2018)– parecen vincularse más a grandes navíos (quizás al tramo final de todo este proceso) que a este primer trayecto en el que se involucraran

estas pequeñas barcazas, pero tampoco podemos descartar que no estuvieran presentes en estas fases. Estamos, en cualquier caso, en un callejón sin salida al no poder determinar que fuera un grupo u otro (o un tercero) el encargado de este aspecto.

El almacenaje de la producción plantea un dilema semejante, si bien aquí podríamos valorar ya la entrada de las distintas asociaciones especializadas –el *collegium oleariorum* para el aceite, *centonarii* para el alumbre y el material textil, o alguna asociación como fueran los *confectores aeris* para la metalurgia– para encargarse de la gestión de estos productos, que se almacenarían en los múltiples *horrea* de los que tenemos constancia en el registro arqueológico de la ciudad. La vigilancia de estos espacios de almacenaje correría a cargo de los *horrearii*, dependientes del *praefectus annonae* si la producción se destinara a la *annona* y por tanto a almacenes públicos, o quizás a cargo de los *centonarii* si esta se recogiera al aire libre en el puerto a partir de una cobertura de telas (Chic García, 2017, pp. 95-96). Para el caso del aceite, Ordóñez Agulla y González Acuña proponen un salto de este procedimiento con un trasvase directo de las *scaphae* y *lyntres* a las *naves onerariae* (Ordóñez Agulla y González Acuña, 2011, p. 163). Sin embargo, esta hipótesis de trabajo es cuestionable al chocar con aspectos como los mencionados por Chic García, como fuera una posible dualidad estacional en el transporte de mercancías, bajando el *Baetis* en invierno y partiendo hacia *Ostia* en primavera-verano, cuando la navegación era óptima (Chic García, 2017, pp. 96-97), lo que implicaría forzosamente el almacenaje del producto. A esto debe unirse el sustancial tonelaje del aceite desplazado, que siendo el producto mayoritario exportado debería de implicar unas cuestiones logísticas un tanto insalvables si se diera tal fenómeno, y que por otro lado implicaría la pérdida de la razón de ser de ciertos *horrea* de la ciudad, que no eran precisamente escasos, y que en ocasiones se llegan a vincular al *collegium oleariorum*, lo que entraría en contradicción con la propuesta previa.

Una vez llegadas las grandes *naves onerariae*, la mercancía alcanzaría su estadio

final dentro del puerto hispalense. El paso previo –la carga de la mercancía en los navíos– entendemos que correría a cargo de los estibadores, que dada la profusión de soporte anfórico que encontramos en base a la mercancía (cantidades ingentes de aceite, vino y otros productos menos frecuentes pero también envasados en ánforas como el *garum*) derivaría probablemente en la existencia de algún grupo de *phalangarii*, contando con el matiz de portadores de ánforas que se les achaca, y que se encuentran presentes en puertos como *Ostia* (Aldrete, 2004, p. 213). Estos son también propuestos por Chic García, en relación con su labor en el puerto en calidad de cargadores, y añadiendo el matiz de la posibilidad de la presencia de algún representante del *praefectus annonae* que se encargara de gestionar la carga y el transporte si fueran naves imperiales (Chic García, 2017, pp. 97-98) (Fig. 16).

También en *Ostia* hay constancia de *geruli* y, especialmente, *saccarii* en calidad de estibadores, estos últimos vinculados generalmente de grano (Aldrete, 2004, p. 213; Hermansen, 1981, p. 59; Ciambelli, 2020, p. 28), lo que ha llevado a proponer la existencia de *saccarii* en puertos como *Tarraco* a pesar de no haber constancia epigráfica de estos grupos en la Península Ibérica (Terrado Ortuño, 2018, pp. 54-55). Su posible existencia en el puerto hispalense no parece en cualquier caso remotamente improbable, pudiendo configurarse tal *collegia*, aunque fuera de menor relevancia, asociado a cargos como el de *Pius*, *dispensator frumenti municipalis* o, en cualquier caso, personal dedicado a la producción, provisión y transporte o comercio del grano de la Bética que pasara por *Hispalis*, que aunque no alcanzara las cotas de productos como el aceite, estaría igualmente presente.



**Fig. 16:** *Relieve ostiense representando el proceso de la descarga de sacos de mercancía y su posterior registro y medición, probablemente interviniendo grupos de saccarii y mensores. Tomado de Bakker, s. f.*

Externos a este circuito, pero igualmente presentes tanto por la actividad del puerto como por las fuentes que contamos, encontraríamos otros grupos.

Algunos de ellos estarían vinculados a los hipotéticos astilleros de *Hispalis*. Las asociaciones implicadas en el trabajo de estas atarazanas dependerían en gran medida de la función que desempeñara este en la época a la que nos acogemos aquí. Si damos por hecho que la función que se extrae del texto de César se mantendría durante los siglos siguientes, muy probablemente encontraríamos *fabri navales* que se encargaran de la construcción de estos barcos.

La ausencia de registro arqueológico y la distancia cronológica del escrito de César, no obstante, no permite asegurar tal oficio de forma plena, pudiendo haberse perdido al impulsarse de forma general el ámbito exportador, que no tendría por qué requerir de la fabricación de barcos. No obstante, esto no implica que se perdiera del todo su funcionalidad, y que, como apunta Terrado Ortuño en su reconstrucción de *Tarraco*, puertos de menor calado no contarán con espacios destinados al mantenimiento y la reparación de barcos (Terrado Ortuño, 2018, p. 61). En un caso así e independientemente de la presencia de *fabri navales*, podríamos encontrarnos con grupos de *stuppatores*, que se dedicaran al calafateado de barcos (y al trabajo de la *stuppa*, en general), así como *restiones*, que se empleaban como fabricantes de

cuerdas, *pellores*, que en una de sus funciones de peleteros podrían emplearse como encargados de la confección de velas (Hermansen, 1982, p. 121) o *urinadores*, que aunque generalmente se asocian a una suerte de buzos que recogieran la mercancía que cayera en el agua (Aldrete, 2004, p. 213), se les llega a asignar una segunda función de reparadores submarinos (Ciambelli, 2020, p. 27).

Podríamos tratar de destacar una última asociación, si bien encontramos serias dudas respecto a su viabilidad. Este grupo sería el de los *piscatores*, análogos, como su nombre sugiere, a los actuales pescadores.

En el contexto del *Lacus Ligustinus* podría resultar algo complejo justificar su presencia si consideramos que *Hispalis* se encontraría próximo, pero no a sus orillas. Se podría perfectamente hacer el trayecto hasta el *Lacus*, donde quizás pudieran desarrollar su actividad.

No obstante, no es el contexto paleotopográfico el que nos hace decantarnos por su propuesta –que indica más su viabilidad que su existencia–, sino un matiz expuesto por el equipo de Amores Carredano y que citamos en el apartado del registro arqueológico hispalense sobre la factoría de salazones, en el que se menciona el procesado *in situ* de una materia prima de origen marino –consistente predominantemente de sardinas y lizas– (Amores Carredano *et alii*, 2007, pp. 338-339). No resulta descabellado, a pesar de lo expuesto en el epígrafe paleotopográfico, encontrar tal origen marino en el propio *Lacus*, dados algunos estudios que señalan esa relación del estuario y el océano a partir de las mareas y que daría lugar a la presencia de especias salobres en este espacio (Menanteau y Clemente, 1977; Guerra *et alii*, 2020). Menos probables, pero también posibles, podrían ser las incursiones de estos *piscatores* fuera del estuario para desarrollar su labor, lo que supondría un trayecto realizable pero no sabemos hasta qué punto productivo, y que perfectamente podrían cubrir pescadores de las orillas del *Lacus Ligustinus*, que se encontrarán más próximos a la fuente marina. Cabría igualmente la posibilidad de que tal grupo existiera, pescara en el entorno del río y no guardara relación con la factoría de salazones.

Si tal grupo existiera –que, de nuevo, insistimos en la incertidumbre de la cuestión–, podría configurarse también como *collegia* en el ámbito del puerto, como observamos en el caso de *Carthago Nova*, donde aparecerán vinculados a los *propolae* –una suerte de tenderos o vendedores– de la urbe (Noguera Celdrán, 2012, p. 166).

### **6.3 La vida en el puerto de *Hispalis*. Estructuras y dinámicas sociales a partir de los *collegia*.**

Con la exposición previa hemos tratado de sintetizar las actividades portuarias, completando los fragmentos inevitables que surgen de la ausencia de documentación. Esta reconstrucción, no obstante, está exclusivamente orientada a las labores profesionales por las que, pensamos, debían configurarse las distintas actividades de funcionamiento del puerto, pero que, por otro lado, no son más que un fragmento del tejido social que se constituiría en el sector.

Y es que si acercamos el objetivo y pasamos de las asociaciones profesionales –una calificación que las dota de cierto impersonalismo– a las personas, que conformaran uno a uno un tejido completo y diverso, nuestra tesis adquiere una serie de características que consideramos tanto o más fundamentales para entender completamente el funcionamiento y los engranajes que movieran a una población que trascendería a meras corporaciones laborales y que tejería redes de mayor complejidad.

La base de estos estudios, como no podía ser de otra forma, la seguimos encontrando en *Ostia*, que a la hora de aplicarse a otros ámbitos y urbes funciona como un arma de doble filo: por un lado, su amplísimo registro y documentación suponen una fuente inagotable de conocimiento que nos permite acercarnos a lo cotidiano, en nuestro caso a la sociedad altoimperial. Por otro, *Ostia* compone un puerto *sui generis*, dado su papel de puerto capital del comercio marítimo, y que por consiguiente daría lugar a formas y mecanismos que no necesariamente debían de

reproducirse en otros puertos, entre los que contamos a la propia *Hispalis*, que aunque fuera un espacio protagonista dentro del ámbito hispano, no llegaría a aproximarse a las dimensiones que alcanzaría el puerto ostiense.

En cualquier caso, debemos ceñirnos a las fuentes con las que contamos. Esta documentación reporta, como ya hemos visto, una cantidad abrumadora de *collegia* en el puerto ostiense<sup>23</sup>, hecho que, junto al registro material con el que contamos y el momento histórico que analizamos, creemos que puede llegar a sentar los cimientos sobre los que consideramos una fuerte presencia de estos grupos en el puerto.

Como citábamos justo antes, el aspecto profesional sería tan solo una de las vertientes que compondrían todo un complejo sistema social en el que los *collegia* debían funcionar como pilares fundamentales dentro del espacio urbano. Si bien es cierto que, en ocasiones, esto se achaca a un sesgo documental –los aspectos más “áridos” del oficio no quedarían registrados en soportes epigráficos– (Verboven, 2011, p. 189). La tónica general suele apuntar hacia una vertiente mucho más social de las asociaciones, que trascenderían a meros aspectos corporativos y se distanciarían del concepto medieval de gremio, más conciso, imbricando distintas facetas sociales como fuera el de la creación de vínculos interpersonales, la pertenencia a un grupo, la formación de un estatus e incluso la conformación de la asociación como una segunda familia (Aldrete, 2004, p. 214; Hemelrijk, 2008, p. 118; Verboven, 2011, p. 188; Sano, 2012, p. 395).

Estos conceptos tienen una razón de existencia en una esfera que engloba a, mayormente, individuos ajenos a la élite, generalmente privados de privilegios, provenientes de la plebe urbana y las clases dependientes (esclavos, esclavas, libertos y libertas). Ciertos espacios –esencialmente políticos y económicos– se encontraban copados por una élite evidente, que contaría con trascendencia política y capital pecuniario más que suficiente. Esta élite, no obstante, se formaría de una minoría

---

23 Las cifras bailan dependiendo del autor: Hermansen estima hasta 40 *collegia* (Hermansen, 1981, p. 55), Aldrete propone unas 50 (Aldrete, 2004, p. 213) y Ciambelli eleva la cifra hasta 70 (Ciambelli, 2020, p. 26).

selecta que se encontraría, *a priori*, en las antípodas (dentro del escalafón social) de una población carente de estos derechos y que, según consideran ciertos autores, encontrará un sustituto en los *collegia*, que tenderán de hecho a imitar ciertos aspectos de estas esferas, como fueran la presencia pública o la férrea jerarquía romana (Kloppenborg, 2019, p. 413).

Esta clase social baja romana encontrará por tanto un refugio y un nexo social en los *collegia* que trascendería al mero corporativismo profesional, como observamos en registros como los *alba*<sup>24</sup> de algunos *collegia* ostienses. Una parte considerable de la extracción social de estos grupos provendría de libertos o hijos ya nacidos libres pero con ascendientes igualmente libertos (Sano, 2012, p. 412-413; Kloppenborg, 2019, p. 404), lo que los dejaría en una situación precaria que se compensaría con el ingreso en unos *collegia* que les ofrecerían un grupo, conexiones sociales, un sentido identitario – seguido de un estatus dentro de estos círculos– y la cobertura de aspectos como los funerarios, siendo más o menos frecuentes los enterramientos comunales que financiaran otros miembros de la propia asociación de individuos que, de otra forma, no podrían recibir tales honores. Reflejo de toda esta vertiente son los homenajes que hicieran algunos *collegia*, que podían derivar en banquetes o reuniones, las procesiones públicas o el culto a la divinidad de la corporación (Hermansen, 2011, p. 60; Kloppenborg, 2019, p. 412) (fig. 17).

---

24 Tablas en los que se registran los miembros del *collegium*, y que deben su nombre al color Blanco Freijeiro que las caracteriza.



**Fig. 17:** Patio interior de una sede colegial en Ostia. Tomada de Bakker, s. f.

Estas relaciones sociales tejerían a su vez una red de mayor calibre, dado que no se limitarían al propio círculo. La figura de los *patroni* será aquí fundamental en la formación de esta red que ampliaría unas relaciones tanto horizontales como verticales. El *patronus* funcionaría como un agente externo al *collegium* en tanto que no sería miembro del mismo, sino que actuaría como financiador, estableciendo una relación de cuasi mecenazgo pero sin llegar a formar parte de la asociación (Kloppenborg, 2019, p. 407). A esto hay que añadir la no exclusividad de este sistema de patronazgo, vinculado generalmente a élites romanas –senadores, *equites* y élites locales esencialmente, al menos en el caso ostiense– que llevaría a estos individuos a financiar más de un grupo (Ciambelli, 2020, p. 32), en ocasiones coincidentes en torno a un mismo ámbito profesional. Esto redundaría en varios aspectos: el *patronus*, que se presupone no financiaría estos grupos por un acto puro de altruismo, percibiría cierto capital social, pudiendo enmarcar estos actos dentro del evergetismo característico de

las clases pudientes romanas, y recalando en el prestigio del mecenas tanto por la propia donación (una suerte de clientelismo que repercutiría en el favor público en la esfera política, por ejemplo) como en su propio estatus social, en función del número de grupos financiados y del propio prestigio de la asociación al vincularse ambos en esta relación de patronazgo (Chic García, 2005, p. 324; De Luque Morales, 2017, p. 111). Este aspecto es perfectamente visible en las *tabulae* que se les otorgaba en ocasiones a los *patroni*, en la que exhibirían con cierto orgullo su condición de patronos de una determinada corporación (Hemelrijk, 2008, p. 116).

De la misma forma, el colectivo también vería incrementado su prestigio si lo financiaban ciertas figuras de renombre. Así, no sólo sería una fuente de ingresos, sino que elevaría el estatus del propio grupo, que honraría al mecenas con banquetes o con elementos materiales, que presumiblemente mostrarían también a la vía pública en sus propias sedes, vinculando al *patronus* con el *collegium* (Kloppenborg, 2019, p. 407).

En la tónica previa, algunos autores sugieren la posibilidad de vínculos entre distintas corporaciones que encontrarán en un mismo patrón un enlace social, especialmente si las profesiones guardaran cierta relación, como ocurriera en *Ostia* con distintos *collegia* conectados en torno a la *annona* (*Ibidem*, p. 406).

De los últimos aspectos que podemos destacar de los *collegia* es su función de ascensor social. Se llegan a registrar auténticas carreras estelares, como el caso del hijo de un esclavo imperial que, tras incorporarse a la corporación, ascendería en sus rangos hasta llegar a incorporarse al *ordo equester*, convirtiéndose posteriormente en patrón de la misma sociedad de la que él fue partícipe<sup>25</sup>.

Si bien este es un caso peculiar, serán numerosos los ejemplos de individuos completamente ajenos a la élite que ascenderían socialmente, no necesariamente incorporándose a la clase alta romana, sino ascendiendo dentro de la propia organización y ocupando puestos de relevancia como los *quinquennales* –uno de los

---

25 El caso al que aquí hacemos referencia es el de *L. Furius Publicius Marcellus*, *patronus* de la asociación de *lenuncularii* de *Ostia* y miembro del *ordo equester*. Su caso lo expone con algo más de detalle Kloppenborg (2019, p. 408).

cargos de mayor influencia dentro de la asociación, cuyos miembros rotarían mediante elecciones cada cinco años—. El propio *collegium*, de hecho, llegaría a honrar a los miembros más ilustres del grupo nombrándolos, por ejemplo, *quinquennales perpetuus*, cargos honoríficos sin aparente carga funcional que, probablemente, se limitaran a conmemorar al socio en cuestión por su carrera o sus méritos (*Ibid.*, p. 408).

Partiendo de esta premisa, podemos tratar de rastrear algunos de estos fenómenos colegiales en el contexto hispalense. No necesariamente deben de aplicarse todos dado que la escala del puerto ostiense, como mencionábamos antes, generaría mecanismos que puede que no se reprodujeran en *Hispalis*. Observamos, a pesar de ello, varios de estos aspectos, algunos con ciertas variantes respecto al puerto itálico.

Quizás la ausencia más destacada aquí es la de los *patroni*. Dada la relevancia que parecían tener en el puerto ostiense, y el hecho de ser una figura ampliamente destacada, hace que las relaciones de patronazgo en el puerto hispalense fueran probables. A pesar de ello, la inexistencia de inscripciones explícitas que los mencionen nos impiden afirmar con rotundidad que se diera tal mecenazgo en los *collegia* que nos constan.

Ahora bien, la ausencia de estos mecenas en el *corpus* epigráfico no implica necesariamente que las corporaciones se encontraran exentas de algún tipo de vínculo con las élites locales. Son varias, como vimos previamente, las inscripciones conmemorativas dedicadas de algunos *collegia* a los altos funcionarios, como fueran los responsables de las distintas procuratelas (*CIL* II, 1170; 1179 o 1180, por ejemplo) y que sin duda debían de integrarse en el conjunto de la sociedad ya no portuaria, sino urbana como figuras adscritas a la élite local.

Desconocemos la naturaleza de estas relaciones verticales. Siempre parecen ir de abajo a arriba, conmemorando al servidor público, estando generalmente relacionados por el ámbito profesional. Se suelen interpretar como gestos honoríficos por parte de los *collegia*, quizás resultado de unas buenas relaciones con el cargo

imperial que les facilitara el desempeño de las labores o redundara de alguna manera en beneficio del *collegium* –tomamos aquí como ejemplo el de *Sextus Iulius Possessor* y la donación de los *scapharii*, donde González Fernández interpreta de tal manera la relación entre ambos agentes (González Fernández, 2018, p. 498)–. Desconocemos, no obstante, hasta dónde llegarían tales relaciones, aunque dada la divergencia de estratos sociales y lo férreo de la sociedad romana, podríamos encontrar algún paralelo con las relaciones de patrocinio.

Igualmente en el entorno de la élite, pero integrados en las sociedades colegiales, destacan miembros del *collegium oleariorum* al encontrar tres epígrafes en los que se honra las figuras de *Valerius Valens*<sup>26</sup> y *Marcus Iulius Hermisianus*<sup>27</sup>, ambos *diffusori olearii* y miembros del *corpus* o *collegium oleariorum*. Aparecen en virtud de *curatores*, si bien Canto los citará también como patronos de los *collegia*, aunque desconocemos la razón (Canto, 2004). Ambas figuras, en cualquier caso, parecen tener un considerable prestigio y capital económico, fruto probable del comercio oleario y vinculado a la *annona*.

Otro de los aspectos que podríamos observar análogo en el puerto hispalense es el del culto colegial.

Se suele establecer, respecto a los *collegia* y la religiosidad, una determinada conexión que iría en la línea de los hábitos de reunión y conmemoración de las asociaciones, en las que la vertiente religiosa sería igualmente importante, especialmente en el culto de las divinidades asociadas a las corporaciones. Las celebraciones se darían, sin embargo, en dos contextos distintos ligados al propio alcance de la corporación, pudiendo los *collegia* de mayor poder adquisitivo permitirse sedes de mayor tamaño que acogieran en su seno el propio culto religioso. Mientras,

---

26 De forma indirecta, al aparecer como padre de sendas hermanas: “*Miner[vae] / Valeria Qu[inta(?)] / Valeri Valentis [f(ilia)] / ad cultum operi[s] / a patre optumo(!) exorna[ti(?)] / in honorem corporis / oleariorum d(onum) d(edit)*” (HEp 10, 2000, 577 = AE 2001, 1187, *apud* HEp) junto al epígrafe ya expuesto referente a *Venus Genetrix* (vid. *supra* nota 5), asociados con el mismo *Valerius Valens* que apareciera en los *tituli picti* del Monte Testaccio (Canto, 2004, p. 146).

27 “*M(arco) Iul(io) H[er]mesian[o] / diffusori olei ad annon[am] / urbis c[ur]ator[i] corpo[ris] / olea[ri]orum st[ati]oni[s(?)]* / *Romul[ae] - - -]i[- - -]te[- - -] / huic corpus [ole]ari[orum] / splend[idiss]imum / mer[entissimo] s[tatu]am iussit / M(arcus) Iulius Hermes Fro[nti]nianus / filius honore accepto / impensam remisit”* (HEp 10, 2000, 576 = AE 2001, 1186 = HEp 17, 2008, 122, *apud* HEp)

los *collegia* “menores”, que no podrían permitirse tal lujo, llevarían el culto fuera de la sede, dependiendo de otros santuarios locales en los que se congregarían varios de estos grupos para el desarrollo de los festejos (Hermansen, 1961, p. 60).

Dentro del registro arqueológico hispalense podemos constatar con cierta seguridad parte de este culto. Lo ubicaríamos en la que se ha interpretado como la sede del *collegium oleariorum*, que en base a la epigrafía hallada *in situ* en la que se citara a *Venus Genetrix* (HEp, 10, 577 *add.*, expuesta previamente) y la monumentalidad del edificio, unido al prestigio de la asociación, hace que podamos interpretar este espacio como lugar de culto colegial de la corporación, al menos si existiera al uso ostiense en la urbe hispalense.

Los otros dos elementos restantes vinculados a la esfera religiosa, también citados en la síntesis del epígrafe anterior, serían el *Iseum* y el *sacellum* de la Avenida de Roma. Si bien la estatua de *Isis* nos ofrece algunos problemas a la hora de encontrar una aplicación en nuestro contexto, dada su reutilización –desconociendo, por tanto, si tenía relación con los *collegia*–, podemos hacer una interpretación más o menos libre del *sacellum*, que pudiera funcionar en el contexto portuario hispalense como uno de esos templos de reunión para otros *collegia*, teniendo en cuenta su relación con el culto a *Mercurius Augustus*, divinidad en santuarios empóricos (Ordóñez Agulla y González Acuña, 2011, p. 166), o la relativa proximidad de los únicos espacios que hemos sido capaces de identificar como sedes colegiales. No existe en el registro, en cualquier caso, un vínculo explícito entre el *sacellum* y los *collegia*, por lo que no podemos confirmar con suficiente rotundidad que se le diera tal uso al santuario, si bien podría ser una opción a barajar.

Dentro de la estructura portuaria, nos quedarían por encajar estructuras (y grupos) que pueden encontrarse en la órbita del sector pero que quizás no se integraran dentro de los *collegia*. Hablamos aquí, esencialmente, de los espacios artesanales presentes en el registro arqueológico.

Sobre ellos no hallamos información más allá del material presente en el yacimiento, constando no demasiada información tampoco sobre su posible asociación

corporativa. Reconocemos la existencia testimonial temprana de *figuli* (o *kerameis*) como *collegia* de alfareros (Fernández García y Fernández Baquero, 2018, pp. 133-134), lo que podría llevar a introducir estos espacios artesanales –en nuestro caso, la factoría de *garum*, el taller de lucernas y las distintas *figlinae* del puerto– en las asociaciones colegiales. No sabemos, no obstante, hasta qué punto podrían darse estos dentro del puerto, si es que llegaban a estar presentes y no funcionaban como entes autónomos en pequeños talleres. Quizás podríamos considerar alguna asociación alfarera dada la cantidad de mercancía que podría envasarse en el puerto hispalense, que podría dotar de cierta relevancia a un grupo así, pero no es algo que podamos certificar con certidumbre, y mucho menos en los otros grupos, que aparecen de forma más exigua y que aunque ejercieran una función complementaria en el puerto, no serían sus principales protagonistas.

#### **6.4 Las mujeres libres en el contexto social portuario.**

La configuración de estos grupos, aun considerando su enorme complejidad, no representaría el total de la población. En muchas ocasiones, cuando basamos nuestro campo de estudios en la sociedad, tendemos a reducir el foco involuntariamente a determinadas estructuras, mecanismos y dinámicas que configuraran una sociedad que, por tradición académica, tiende a ser exclusivamente masculina, incluso en estratos sociales inferiores. A menos privilegios, menos visibilidad y, en consecuencia, menos investigación al respecto y mayores impedimentos en la búsqueda de fuentes.

La romana, como adelantamos con anterioridad, sería una sociedad extremadamente jerárquica, donde el ascenso social no sería frecuente y la generalidad de los derechos se los arrogaría una minoría masculina, autóctona, mayor de edad (Medina Quintana, 2013, p. 82), y con una agudización evidente de estos privilegios en la élite y su órbita. Cualquier individuo que no encajara en este esquema entraría en caída libre en el escalafón social, desde las mujeres –que, al fin y al cabo, supondrían la otra mitad de la sociedad– a individuos extranjeros, infantes, y, en la

capa inferior, esclavos y esclavas.

Encontrar el lugar de las mujeres en la compleja estructura social, como en su vertiente masculina, depende en gran medida de su adscripción a las élites romanas y su capital económico. Encontramos, así, mujeres perfectamente integradas en los estratos más elevados, si bien es marcada la menor presencia frente a sus homólogos masculinos (Hemelrijk, 2008, p. 117). Aun sin ser frecuentes, por acercarnos más a nuestro ámbito y volviendo a lugares como *Ostia*, encontramos dinámicas de patronazgo de *collegia* y hasta fundaciones de nuevas organizaciones. Si bien lo segundo supone casos más excepcionales, encontraremos actos de evergetismo por parte de mujeres en diversas ocasiones, algunas veces ligadas a su pareja en una suerte de “co-patronazgo” (*Ibidem*, p. 116).

Sobre las motivaciones detrás de estos actos de mecenazgo también hay cierto debate: se habla generalmente del interés de las mujeres de participar en círculos externos al familiar (Saavedra Guerrero, 1992, p. 213) así como de preocupación por elevar el prestigio social tanto propio como el familiar, pasando por la conmemoración de otros miembros de la familia o de mantener (o reproducir) el hábito que empezaran sus antecesores (Hemelrijk, 2008, p. 122), redundando igualmente en lo previo y con beneficios parecidos a los actos evergéticos, como ocurriera en los hombres. Se tienden a destacar, no obstante, ciertas cualidades –ser hija, mujer o madre de, o su castidad– (*Ibid.*, p. 117) que responden realmente a un sexismo galopante siempre presente en el imaginario romano en forma de privación de derechos o de estereotipificación constante, repertorio bien reflejado en obras como la de Apuleyo.

En cualquier caso, no nos detendremos demasiado en una temática que da lugar a tesis completas y que se alejaría quizás en exceso de nuestra investigación, entendiendo que esto se daría de forma más puntual al pertenecer la mayoría de la población a clases sociales inferiores. En estos estratos medios y bajos el abanico se amplía en cierto grado y podemos considerar unas diferencias de género más marcadas. La más evidente es la probable ausencia de mujeres en la mayoría de los

*collegia*<sup>28</sup>, especialmente los portuarios, dedicándose generalmente las mujeres urbanas libres a otros oficios como fueran los de nodriza, comadrona, médica, niñera, criada, peluquera o tabernera. Entre ellas podemos encontrar casos puntuales de mujeres que se integraran en circuitos de negocios como propietarias o como comerciantes encargadas de la venta de productos alimentarios y de lujo, percibiendo generalmente cierta remuneración de estos trabajos, algunos con mejor reputación que otros (Medina Quintana, 2013, pp. 83-84). Sí parecen integrarse en ciertos *collegia* profesionales que fueran mixtos, si bien no solía ser lo más frecuente, encontrando la mayor presencia de mujeres en asociaciones vinculadas al culto, como las religiosas o las funerarias, donde era más habitual la membresía mixta, quizás por el vínculo con el que solían asociarse este tipo de aspectos rituales a las mujeres en la sociedad romana (Saavedra Guerrero, 1992, p. 213; Medina Quintana, 2012, pp. 126-127).

Para el caso hispalense tenemos varios testimonios explícitos en los que las mujeres se integrarían dentro de la sociedad portuaria.

El más destacado es el caso de *Fabia Hadrianilla*, mujer hispalense de alta extracción social, perteneciente a una familia de senadores y que viviría en el siglo II d.C. Conocemos su obra por un epígrafe encontrado hace un par de centurias en la Encarnación<sup>29</sup> (fig. 18). En él se reflejaría uno de los mencionados actos de evergetismo que giraría en torno a una serie de donaciones conmemorativas en su cumpleaños y en el de su pareja a los niños y niñas miembros del *collegium iuvenum* sito en *Hispalis*, con la peculiaridad de donar una cantidad mayor a las niñas que a los niños (Medina

28 La muestra que toma Sano de varios *collegia* a partir de actividades funerarias es bastante ilustrativa a este respecto, arrojando la cifra total de 576 miembros masculinos frente a 64 mujeres en el conjunto de grupos estudiados por la investigadora (Sano, 2012, p. 412).

29 “*Fabiae Q(uinti) f(iliae) H(adrianil)lae consularis [f(iliae) senatoris uxori] / senatoris sorori senatoris matri [qui sunt in r(e) p(ublica) n(ostra) pueri] / ingenui luncini item puellae i[ngenuae Titianae eis] / quodannis in annos singulos HS L mili[um usuras semisses] / dari volo quam summam bis in ann[o natali G(ai) Seii viri meij] / K(alendis) Mai(i)s et meo VII K(alendas) Maias in aliment[orum ampliationem] / accipiant pueri ingenui HS XXX nummos pu[ellae ingenuae HS 3 n(ummos) quam] / quam summam sufficere credo si tamen numerus [puerorum puellarumque s(upra) s(criptus)] / maior erit pro porc[t]ione qua inter masculos [ut distribuatur cavi] / distribui omnibus volo quod si amplius er[it in legato item aequabili]/[terq]ue inter eosdem distribuant[ur qui supererunt nummi]” (CIL II 1174 (p 698, 841) = CILA II, 19, apud HEp).*

Quintana, 2012, pp. 153-154). Encuadramos la faceta de este personaje, por tanto, dentro de ese primer grupo de mujeres adscrito a la élite que participaría en donaciones y mecenazgo –y evergetismo, en definitiva– en la ciudad, que dada la ubicación original podría llegar a tener alguna relación con el puerto.



**Fig. 18:** Epígrafe de Fabia Hadrianilla. Tomado de Hispania Epigraphica.

El segundo grupo es algo más numeroso, entrando aquí las ya mencionadas hijas de *Valerius Valens*, que parece que tendrían alguna relación activa con el *collegium oleariorum* al donar sendas inscripciones votivas a la corporación. No sabemos, no obstante, hasta dónde llegaría esta colaboración: si podía ser un hecho puntual fruto del lazo familiar que las unía, o si por contra participaban de forma más activa dentro de las labores del grupo o, en su defecto, en su esfera social.

A estos debemos añadir algunas de las mujeres citadas en los *tituli picti* del Monte Testaccio, que aparecerían como propietarias de almazaras y *fundi* de la Bética (más de treinta nombres registrados, con varios fragmentos más que podrían también ser propietarias), algunas de ellas también ejerciendo la función de *diffusores olearii* (Medina Quintana, 2013, p. 120), pudiendo fijar alguna relación igualmente con el ámbito oleario y portuario hispalense, al menos indirectamente, ya que al sólo aparecer el nombre en el sello, resulta complejo establecer mayores vínculos.

En el resto de grupos nos resulta algo más complejo ubicar el papel de las mujeres. Como las anteriores, nos consta el caso de *Iulia Urbica*, propietaria de una *figlina* en Sevilla (Medina Quintana, 2012, p. 119), pero desconociendo si el hecho de

que esta persona fuera propietaria de la factoría implica necesariamente que fuera un hecho más o menos extendido, lo que llevaría a un número importante de mujeres al frente o empleadas en manufacturas, o si bien se trata de un caso excepcional. Desconocemos por tanto en este nivel hasta qué punto podía formar parte gente de estratos más humildes del mosaico corporativo que consideramos se formaría en el sector del puerto.

### **6.5 Migración, esclavitud e infancia.**

La presencia de extranjeros en el puerto, por otro lado, parte de una reflexión interesante. El movimiento de personas en el puerto de *Ostia*, como ocurre con otros ámbitos, estará ampliamente atestiguado: encontramos *collegia* de marineros extranjeros (Ciambelli, 2020, p. 27), con presencia de grupos provenientes de otros asentamientos, como los migrantes atestiguados de enclaves africanos en el puerto ostiense (Pérez Saborido, 2018). Esto, ligado a un periodo estival que gozaría de mayor actividad por las condiciones climáticas óptimas para la navegación y el comercio, hace que se baraje con cierta probabilidad la existencia de una migración estacional para cubrir el creciente trabajo del puerto romano (Aldrete, 2004, p. 213).

Ahora bien, que algo así se diera en *Ostia*, en su condición de mayor puerto del Mediterráneo, no debería sorprendernos. La problemática la encontraríamos a la hora de justificar (o descartar) este fenómeno en un puerto como el hispalense.

El principal recurso que puede abrir la puerta a una posible migración estacional lo encontramos en la epigrafía, donde hallamos hasta tres inscripciones en la que aparecieran los *scapharii* pero con distintos matices respecto a su procedencia: los *scapharii Hispalenses* (CIL II, 1180), los *scapharii qui Romulae negontiatum* (CIL II, 1168-1169) y los *scapharii qui Romulae consist(entes)* (CIL II, 1183). El primer grupo indicaría que es oriundo de nuestra urbe, que no tiene una condición de colono. Los dos segundos, no obstante, presentan matices que podrían apuntar a un origen ajeno a *Hispalis*, al matizar el segundo de ellos que desarrollaría su actividad en la ciudad, pero

sin especificar que fueran o residieran en la misma. El último grupo, de la misma manera, incide en su residencia, que no en su origen, en la ciudad (González Fernández, 2018, pp. 297-298). Esta razón coyuntural de presencia de los dos últimos grupos, que llegarían a la ciudad para trabajar en ella, podría implicar en cierta medida que la carga de trabajo soportada por el puerto era la suficiente como para atraer trabajadores extranjeros.

A esto debemos sumar, por supuesto, el movimiento de personas vinculado a los cargos estatales, contando aquí funcionarios imperiales, delegados varios y, en general, cualquier trabajador que se enviara desde la metrópoli a *Hispania* para asegurar la labor administrativa y fiscal de Roma; este tipo de inmigración, lógicamente, atendería a razones completamente distintas a los anteriores, al consistir más en un destino que en una migración y contar con individuos en muchas ocasiones adscritos a la élite.

Respecto a la esclavitud, consideramos que se integrarían de forma general en todas las esferas económicas de la sociedad romana. Sin saber realmente gran cosa de este colectivo, al no quedar demasiado registrado al respecto, podemos esperar la presencia de esclavos imperiales, por un lado, que se encargaran tanto de gestiones administrativas como de otras labores, como fuera la de cumplir una función de *horrearius* en almacenes de titularidad pública (Chic García, 2017, p. 96), así como esclavos integrados en el resto del tejido urbano. Ciñéndonos al puerto, conociendo la capacidad de algunos *collegia* para poseer esclavos (Kloppenborg, 2019, p. 404), podríamos encontrarlos formando parte de algunas corporaciones, especialmente de las más ricas –caso, por ejemplo, del *collegium oleariarum*– destinados generalmente a labores más duras o físicas.

Por último, tendríamos a los niños. De ellos sabemos aún menos que de los otros grupos, pudiendo únicamente mencionar el *collegium iuvenum* en el que se integraran algunos de ellos. No podemos interpretar, no obstante, este *collegium* con

las características que presentan algunos autores como Bancalari Molina a dicha asociación en otros enclaves, que citará aspectos como el educativo o el deportivo y que se configuraría como una sociedad de cierto prestigio (Bancalari Molina, 1998). Sobre el *collegium iuvenum* que encontramos en *Hispalis* sólo conocemos dos aspectos: su fundación, del que quizás fuera responsable un tal *Sextus Aemilius Iuncus*, cónsul, y generando ciertas dudas dado a lo relativamente común del *cognomen*, que puede ser una coincidencia (De Luque Morales, 2017, p. 109); por otro lado están las ya citadas donaciones de *Fabia Hadrianilla* (CIL II, 1174), que nos aleja de esa asociación elitista como se concibiera en otros sitios y expuesto por Bancalari Molina. Más bien, el *collegium iuvenum* conformaría una suerte de asociación benéfica o acto de evergetismo en el que se acogiera a niños y niñas hispalenses de estratos pobres, que derivara en la necesidad de tales donaciones, tanto en dinero como en alimentos.

Poco más conocemos sobre ellos. Quizás sea interesante mencionar los apuntes de Chic García respecto a la baja esperanza de vida y la precocidad con la que entraran los jóvenes a trabajar –citando una cifra en torno a los 15 años– en el mundo rural de la Bética (Chic García, 2005, p. 320). Como mucho, podríamos extrapolar por la cercanía espacial esta dinámica al puerto hispalense, pudiendo integrarse en las distintas corporaciones, si bien hay que contar también con el salto entre el mundo urbano y el rural que no implica necesariamente un paralelismo en este fenómeno.

## **7. Conclusiones.**

Tras este pequeño análisis, hemos tratado de adaptar los modelos sociales de los que tenemos constancia para dar un sentido a una posible realidad que pudiera darse en el puerto hispalense. Partimos en muchos casos de la apertura de nuevas hipótesis, dado que el registro material del puerto nos coarta en cierta manera la amplitud del ámbito que queremos abarcar. No obstante, y recapitulando lo expresado a lo largo de este escrito, podemos concluir con cierta seguridad varios aspectos.

Por un lado, destacamos una clara influencia del entorno en la ciudad hispalense. Serían determinantes en la configuración de su actividad las actividades productivas de la provincia, incidiendo en el tramo fluvial, y destacando esencialmente la obtención del aceite y todo el circuito de comercio oleario, desde las almazaras hasta su embarque último en las *naves onerariae*. Será un factor que determinará, de la misma forma, la presencia imperial en la urbe, donde encontrará un emplazamiento idóneo para ubicar muchas de las sedes relacionadas con el transporte de este y otros productos.

Entrando ya en la ciudad, podemos perfilar dos zonas más o menos diferenciadas vinculadas a la actividad portuaria: una septentrional, de menor calado y vinculado al tramo fluvial, donde convivirían almacenes portuarios, embarcaderos, espacios artesanales y, quizás, ambientes domésticos; y una meridional, de mayor calibre y con vocación marítima, orientada al comercio a gran escala y probablemente soportando gran parte del peso de esa función exportadora. Así pues, en esta área se encuentran, junto a embarcaderos y almacenes, lo que consideramos el centro de la actividad imperial –sin atestiguar en el registro edilicio, aunque a ello apunta la presencia de los diversos epígrafes con cargos estatales– y el conjunto de las sedes colegiales, o al menos algunas de las que conocemos, en espacios que, por lo que sugiere el viario, se encontrarían bien conectados dentro del entramado urbano. Todo ello conformaría un sector portuario amplio que seguiría el antiguo curso del *Baetis*, ocupando sendas orillas y prolongándose desde la actual zona de la Encarnación hasta su confluencia con el Tagarete, en el entorno de la Torre del Oro.

El análisis de su estructura social nos ha llevado de la misma manera a varias conclusiones, que, aprovechando el propio justificante del trabajo, podemos dividir a efectos prácticos (aunque, en el día a día, debieran encontrarse amalgamados) en actividades y vida en el propio puerto.

Las actividades encuentran un núcleo centrípeto claro en la exportación comercial, que aunque contara también de forma suplementaria con aspectos distribuidores, artesanales e importadores, aglomerarían la mayor concentración

ocupacional. En torno a esto, consideramos, actuaría todo un mosaico de *collegia*, cada tesela correspondiente a una corporación vinculada a una profesión y, generalmente, presentando un alto grado de especialización. De todas estas destacarían, lógicamente, las vinculadas al comercio del aceite, como el propio *collegium oleariorum*, pero incluyendo también grupos que de forma indirecta se implicaran en estos circuitos como los *scapharii*. A los *collegia*, asimismo, debemos añadir la presencia de varios cargos públicos, algunos de ellos *procuratores*, que serían en cierto modo reflejo del interés estatal en la urbe y en incorporar el comercio de la Bética al control imperial como parte de la *annona*.

Esto llevaría a la implicación del escalafón social completo de los agentes del puerto, si bien la mayoría quedarían encuadrados, de nuevo, en los *collegia*. Para este segundo aspecto –el de lo cotidiano, la vida en el puerto– debemos tomar una segunda acepción de la propia institución que sería el *collegium*, pero ciñéndonos en este caso a su esfera social, que se señala en ocasiones como predominante, incluso por encima de las labores profesionales. Ejercerían por tanto como articuladores sociales básicos y el principal enlace social, cubriendo numerosas funciones entre las que contamos la identidad, el prestigio, o un seguro social como muestra la cobertura de grupo en el ámbito funerario, por ejemplo. Estas mismas sociedades servirían asimismo de ascensores sociales, pudiendo enriquecer o dotar de cierto renombre a algunos de sus individuos, especialmente en los *collegia* de mayor relevancia dentro del puerto. Sobre estos encontraríamos unas élites locales que tendrían cierto interés en las corporaciones pero que no se integrarían en las mismas, sino que se vincularían a partir de dinámicas de evergetismo, o, en el caso hispalense, hallando también algún tipo de conexión entre las autoridades imperiales y las corporaciones por, probablemente, relaciones de beneficio mutuo.

Aquí tendría cabida todo el conjunto de la sociedad, incluyendo a las mujeres –localizadas en torno al espectro completo, ya fuera como miembros de clase alta o partícipes en ámbitos más humildes, como los artesanales, desconociendo hasta qué punto podrían integrarse en algunos *collegia* las mujeres de clase baja–, los esclavos –

incorporados también a los *collegia*, generalmente en puestos más exigentes a nivel físico y algunos con un matiz público—, los extranjeros —contando con un posible movimiento de personas que buscaran trabajar en las actividades portuarias, quizás con carácter estacional— y los niños —integrados algunos en el *collegium iuvenum*, y tal vez empleándose a tempranas edades—.

Se forma, en definitiva, una sociedad con clara inclinación hacia las actividades derivadas del puerto y el comercio, donde los elementos descolantes parecen ser de forma constante el comercio oleario y los *collegia* como instituciones articuladoras de mayor influencia dentro de las dinámicas sociales que se conformaran en un puerto que debiera acaparar un volumen de actividad notorio, y sin duda destacado en el ámbito peninsular.

Nos queda, sin embargo, un largo camino por recorrer en la investigación de este ámbito. Durante el desarrollo del proyecto hemos ido mencionando una serie de líneas que se denotan inconclusas y que plantean interesantísimos trabajos que podrían arrojar algo más de luz en futuras investigaciones.

Así, tenemos por un lado el marco geográfico, y esa interacción entre el mundo rural de la Bética y la urbe, que a pesar de ser un tema sobre el que ciertamente se han aproximado algunos autores, no hemos logrado encontrar ningún proyecto de mayor escala, que estudie estas relaciones en su conjunto, y que podría ofrecer conclusiones desde una nueva óptica.

La propia ciudad, por su parte, ofrece también numerosas posibilidades, si bien estas quedan un tanto a merced de la problemática de las excavaciones, que son generalmente fortuitas y de urgencia. Esto no quita, en cualquier caso, que pueda desarrollarse en los años venideros el panorama arqueológico del puerto, como vemos en publicaciones recientes como la del Patio de Banderas, citada en el presente trabajo (Tabales Rodríguez y García Vargas, 2021) o del yacimiento de la Florida, sobre el que un equipo dirigido por el arqueólogo Miguel Ángel de Dios lleva trabajando varios años y que podría tener vínculos con la actividad portuaria, expandiendo el sector dentro

del entramado urbano, si bien los resultados parece ser que están pendientes de publicación. De la misma manera, se siguen encontrando fragmentos epigráficos en el entorno de la Catedral, como el analizado recientemente por Ordóñez Agulla (2020), que tal vez disipen en un futuro el debate de los edificios de este entorno y doten de un sentido definitivo al “Foro de las Corporaciones”.

Por último, a nivel social, se hace evidente la necesidad de un análisis epigráfico en el que se aborde de forma directa el *corpus* peninsular vinculado a los *collegia* y a las ciudades portuarias. A partir de aquí, quizás se podría trabajar en proyectos de mayor envergadura, directamente sobre el conjunto de la sociedad portuaria peninsular a nivel monográfico, si bien se entiende que es un proyecto sumamente complejo y difícil de realizar a día de hoy con las fuentes con las que contamos.

## 8. Fuentes y Bibliografía

### 8.1 Fuentes clásicas:

- AVIENO, *Ora Maritima*. (Recuperado de: <http://www.thelatinlibrary.com/avienus.ora.html>. A fecha: 4/06/2021).
- CÉSAR, *De Bello Civili*, trad. DU PONTET, Renatus (1901), Scriptorum Classicorum Bibliotheca Oxoniensis. Acceso a partir de la Perseus Digital Library.
- ESTRABÓN, *Geographia*, trad. y compilación a cargo de VV. AA. (s. f.) de la Perseus Digital Library.
- ISIDORO DE SEVILLA, *Etimologías*, introducido por DÍAZ Y DÍAZ, Manuel (2004); trad. OROZ RETA, José; MARCOS CASQUERO, Manuel A., BAC, Madrid.
- PLINIO, *The Natural History*, trad. y compilación a cargo de VV. AA. (1855), Taylor and Francis, Red Lion Court, Fleet Street. Acceso a partir de la Perseus Digital Library.
- POMPONIO MELA, *De Chorographia*, trad. ROMER, F. E. (1998), The University of Michigan Press.

### 8.2 Bibliografía

- ALDRETE, Gregory (2004): *Daily Life in the Roman City: Rome, Pompeii, and Ostia*, Greenwood Press, Westport · Connecticut · London.
- AMORES CARREDANO, Fernando; GARCÍA VARGAS, Enrique; GONZÁLEZ ACUÑA, David; LOZANO, María del Carmen (2007): “Una factoría altoimperial de salazones en *Hispalis* (Sevilla, España)”, en LAGÓSTENA, L., BERNAL, D. y ARÉVALO, A. (eds.), *CETARIAE 2005. Salsas y Salazones de Pescado en Occidente durante la Antigüedad. Actas del Congreso*

*Internacional (Cádiz, 7-9 de noviembre de 2005)*, BAR Int. Ser., nº 1686, Archaeopress, London, pp. 335-339.

- ARTEAGA, Oswaldo; BARRAGÁN, Daniel; ROOS, Anna María; SCHULZ, Horst D. (2016): “El Proyecto geoarqueológico “Puerto de Itálica””, en *Revista atlántica-mediterránea de prehistoria y arqueología social*, nº 18, pp. 75-109
- ARTEAGA, Oswaldo; SCHULZ, Helga; ROOS, Anna María; SCHULZ, Horst D. (1995): “El problema del *Lacus Ligustinus*. Investigaciones geoarqueológicas en torno a las marismas del bajo Guadalquivir”, en *Tartessos. 25 años después, 1968-1993*, Ayuntamiento de Jerez de la Frontera, pp. 99-135
- BANCALARI MOLINA, Alejandro (1998): “La problemática de la juventud en la sociedad romana propuesta de enfoques para su estudio”, en *Florentia iliberritana. Revista de estudios de antigüedad clásica*, nº 9, Universidad de Granada, pp. 41-68
- BELTRÁN FORTES, José; GONZÁLEZ ACUÑA, Daniel; ORDÓÑEZ AGULLA, Salvador (2005): “Acerca del urbanismo de *Hispalis*. Estado de la cuestión y perspectivas”, en *Mainake*, nº 27, pp. 61-88
- BERMEJO MELÉNDEZ, Javier; MARFIL VÁZQUEZ, Francisco; CAMPOS CARRASCO, Juan Manuel (2018a): “De *Gades* a *Hispalis*, dos puertos atlánticos en la conformación de la provincia *Baetica*” en *Onoba: revista de arqueología y antigüedad*, nº 6, pp. 97-112
  - (2018b): “Urbanismo de las ciudades béticas en los “Conventus *Hispalensis*” y “*Astigitanus*”, en CAMPOS CARRASCO, Juan Manuel; BERMEJO MELÉNDEZ, Javier (ed. lit.), *Ciudades romanas de la provincia Baética. Corpus Urbium Baeticarum: Conventus Hispalensis et Astigitanus. CVB I*, Universidad de Huelva, pp. 209-236
- BORJA BARRERA, F.; BORJA BARRERA, C.; JIMÉNEZ SANCHO, A.; GARCÍA VARGAS, Enrique (2018): “Evolución de la llanura aluvial del bajo Guadalquivir durante el Holoceno medio-superior. Geoarqueología y

reconstrucción paleogeográfica de la vega de Itálica (Sevilla, España)", en *Boletín Geológico y Minero*, Vol. 129, nº 1-2, pp. 371-420

- CABRERA TEJEDOR, Carlos (2014): "El fondeadero de la Plaza Nueva de Sevilla un ancla y una barca procedentes del antiguo puerto de *Hispalis*", en NIETO PRIETO, Francisco Xavier; BETHENCOURT, Manuel (coords.), *Arqueología subacuática española. Actas del I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española, Cartagena, 14, 15 y 16 de marzo de 2013*, Vol. 1, Universidad de Cádiz, pp. 397-408
- CAMPOS CARRASCO, Juan Manuel (1993): "La estructura urbana de la *Colonia Iulia Romula Hispalis* en Época Imperial", en *Anales de arqueología cordobesa*, nº 4, pp. 181-219
- CAMPOS CARRASCO, Juan Manuel; BERMEJO MELÉNDEZ, Javier (2017): "Los suburbios de *Onoba Aestuaria*. El área portuaria", en PAZRAM, Sabine (ed.) *Oppidium, civitas, urbs, Städteforschung auf der Iberischen Halbinsel zwischen Rom und al-Andalus*, LIT, Berlín, pp. 739- 766.
- CANTO, Alicia M. (2004): "*Venus Genetrix Augusta* y los dioses de *Hispalis* en la donación familiar de un *diffusor olearius* hacia 146 d.C.", en *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad Autónoma de Madrid (CuPAUAM)*, nº 30, pp. 141-152
- CARO BELLIDO, Antonio (2002): "*Lacus Ligustinus*, un topónimo taradorromano de la Bética", en *Estudios sobre patrimonio, cultura y ciencias medievales*, nº 3-4, pp. 21-36
- CHIC GARCÍA, Genaro (2005): "El comercio de la Bética altoimperial", en *Habis*, nº 36, pp. 313-332
  - (2006): "Movimiento de personas en relación con el aceite bético", en CABALLOS RUFINO, A.; DEMOUGIN, S., *Migrare. La formation des élites dans l'Hispanie romaine*, Bourdeaux, pp. 273-299
  - (2009): *El comercio y el Mediterráneo en la Antigüedad*, Akal, Madrid.
  - (2011-2012): "El aceite y el vino de la Bética entre el prestigio y el

- mercado”, en *Anales de prehistoria y arqueología*, nº 27-28, pp. 331-345
- (2017): *La navegación por el Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla en época romana*, Sevilla Athenaica Ediciones Universitarias, Sevilla.
  - CIAMBELLI, Simone (2020): “Il patronato dei collegia professionali e l’ascesa sociale dei collegiati ad Ostia (II–III sec. d.C.)”, en LANDSKRON, Alice; TEMPESTA, Claudia (coords.), *Trade and Commerce in the Harbour Town of Ostia*, Uni-Press Graz Verlag GmbH, pp. 25-52
  - CORTIJO CERESO, María Luisa (1993): *La administración territorial de la Bética romana*, Caja Provincial de Ahorros, Córdoba.
  - DE LA PEÑA, José Manuel (2016): *Inventario de puertos antiguos en Hispania*, CEDEX, Servicio de Publicaciones, Madrid.
  - DE LUQUE MORALES, María Teresa (2017): “A propósito del legado de Fabia Hadrianilla. La proyección pública de la mujer en la Bética romana”, en *Anahgramas. Análisis históricos de Grado y Máster*, nº 4, pp. 105-126
  - FERRER ALBELDA, Eduardo (2012): “Confusiones contemporáneas sobre geografía antigua. A propósito del *Sinus Tartesii* y del *Lacus Ligustinus*”, en *SPAL. Revista de prehistoria y arqueología de la Universidad de Sevilla*, nº 21, pp. 57-68
  - FERRER ALBELDA, Eduardo; GARCÍA FERNÁNDEZ, Francisco José; ESCACENA CARRASCO, José Luis (2010): “El tráfico comercial de productos púnicos en el antiguo estuario del Guadalquivir”, en *Mainake*, nº32, 1, pp. 61-89
  - GARCÍA VARGAS, Enrique (2004): “El vino de la Bética altoimperial y las ánforas a propósito de algunas novedades epigráficas”, en *Gallaecia. Revista de arqueología e antigüidade*, nº 23, pp. 117-134
  - GUERRA, L.; VEIGA-PIRES, C.; GONZÁLEZ-REGALADO, M. L.; ABAD, M.; TOSCANO, A.; MUÑOZ, J. M.; RUIZ, F.; RODRÍGUEZ VIDAL, J.; CÁCERES, L. M.; IZQUIERDO, T.; CARRETERO, M. I.; POZO, M.; MONGE, G.; TOSQUELLA, J.; GÓMEZ, P.; ROMERO, V.; ARROYO, M.; GÓMEZ, G. (2020): “El contraste micropaleontológico de la Historia: el *Lacus Ligustinus* romano”, en

*Estudios Geológicos*, 76(2), e131. <https://doi.org/10.3989/egeol.43851.585>

- GÓMEZ RODRÍGUEZ, Águeda (2006): *La arquitectura doméstica urbana en época romana en la Provincia Baetica*, Universidad de Huelva. (Tesis doctoral).
- GONZÁLEZ ACUÑA, David (2010): “Hispalis, puerto romano de la Bética. Aproximación urbanística”, en *Bollettino di Archeologia on line*, Volume speciale, pp 83-111.
  - (2011): *Forma urbis hispalensis: el urbanismo de la ciudad romana de Hispalis a través los testimonios arqueológicos*, Universidad de Sevilla/Fundación Focus-Abengoa, Sevilla.
  - (2012): “Planificación y gestión urbana en *Hispalis*”, en BELTRÁN FORTES, José y RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, Oliva (eds.) *Hispaniae urbes. Investigaciones arqueológicas en ciudades históricas*, Universidad de Sevilla, pp. 859-879.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Julián (2017): “La presencia de magistrados imperiales y subalternos en la epigrafía de Hispalis Colonia Romvla”, en CAMPOS CARRASCO, Juan Manuel; BERMEJO MELÉNDEZ, Javier (eds.) *Los Puertos Atlánticos Béticos y Lusitanos y su relación comercial con el Mediterráneo*, L'Erma di Bretschneider, Roma, pp. 287-305.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Julián; RUIZ GUTIÉRREZ, Alicia (2018): “Síntesis epigráfica del "Conventus Hispalensis"”, en CAMPOS CARRASCO, Juan Manuel; BERMEJO MELÉNDEZ, Javier (eds.), *Ciudades romanas de la provincia Baética. Corpus Urbium Baeticarum: Conventus Hispalensis et Astigitanus. CVB I*, Universidad de Huelva, pp. 99-110.
- GONZÁLEZ-MUÑOZ, Manuel Alejandro (2018). “*Italica et Baetis*”, en *Bajo Guadalquivir Y Mundos Atlánticos*, nº 1, pp. 131–154.
- GONZÁLEZ ROMÁN, C. (1999): “El trabajo en la agricultura de la *Hispania Romana*”, en RODRÍGUEZ NEILA, J. F.; GONZÁLEZ ROMÁN, C.; MANGAS J.; OREJAS, A. (coords.), *El trabajo en la Hispania romana*, Sílex Ediciones,

Madrid, pp. 119-206.

- HEMELRIJK, Emily (2008): “Patronesses and “Mothers” of Roman *Collegia*”, en *Classical Antiquity*, vol. 27, nº 1, pp. 115-162
- HERMANSEN, Gustav (1981): *Ostia. Aspects of Roman City Life*, The University of Alberta Press, Alberta.
  - (1982): “The *Stuppatores* and Their Guild in *Ostia*”, en *American Journal of Archaeology*, vol. 86, nº 1, pp. 121-126.
- JIMÉNEZ SANCHO, Álvaro; TABALES RODRÍGUEZ, Miguel Ángel (2001): “Hallazgo de una nueva inscripción referente al cuerpo de olearios en el Alcázar de Sevilla”, en *Habis*, nº 32, pp. 375-385.
- KEAY, Simon (2012): “The port system of imperial Rome”, en *Rome, Portus and the Mediterranean*, British School at Rome, Roma, pp. 33-67.
- KLOPPENBORG, John (2019): “Occupational Guilds and Cultic Associations in Ostia Antica: Patronage, Mobility, Connectivity”, en LEWIN, Ariel Samuel (ed.), *The Roman and Late Roman City*, L'Erma di Bretschneider, Roma, pp. 413-436.
- LAGÓSTENA BARRIOS, Lázaro G. (2014): “La percepción de la ribera en la costa Atlántica de la provincia *Hispania Ulterior Baetica*. El *Lacus Ligustinus*”, en HERMON, Ella; WATELET, Anne (dirs.), *Riparia, un patrimoine culturel*, BAR International Series 2587, Archaeopress, Oxford, pp. 187-197.
  - (2016): “El *Lacus Ligustinus* como agente de articulación urbana y conectividad territorial de las riberas de *Hasta Regia* a *Carissa Aurelia* y el acceso a la serranía”, en *Studia Historica. Historia antigua*, nº 34, pp. 63-86.
- MARÍN DÍAZ, Amalia María (1988): Emigración, colonización y municipalización en la Hispania republicana, Universidad de Granada, Granada.
- MARTÍNEZ MAGANTO, Julio (1994): “El litoral del sureste peninsular en época romana. Algunas cuestiones en torno a su explotación económica y

comercial”, en *Gerión*, nº 12, pp. 197-216.

- MEDINA QUINTANA, Silvia (2012): *Mujeres y economía en la Hispania romana. Oficios, riqueza y promoción social*, Universidad de Oviedo. (Tesis doctoral)
  - (2013): “*Ab urbe recondita*. La participación de las mujeres en las ciudades de la Hispania romana”, en *I Congresso Histórico Internacional As Cidades na História: População*, Câmara Municipal de Guimarães, pp. 77-96.
- MELCHOR GIL, Enrique (1999): “Contactos comerciales en el Alto Guadalquivir, el valle medio del Betis y la zona costera malagueña durante el Alto Imperio”, en *Habis*, nº 30, pp. 253-269.
  - (2008-2009): “El *Baetis* y la organización viaria del sur peninsular la interconexión de las redes de transporte fluvial y terrestre en la Bética romana”, en *Anas*, nº 21-22, pp. 163-191.
- MENANTEAU, L.; CLEMENTE, L. (1977): “Variaciones de la influencia marina y su incidencia en la transformación del paisaje aluvial del delta del Guadalquivir durante los dos últimos milenios”, en *Actas II Reunión Nacional del Grupo Español de Trabajo del Cuaternario*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, pp. 167-175
- MORALES CARA, Manuel (2005): *La esclavitud en las colonias romanas de Andalucía*, Universidad de Granada (Tesis doctoral).
- MOROS DÍAZ, Juan; REMESAL RODRÍGUEZ, José (2019): “Los negocios de *Caius Iuventius Albinus* en la Bética”, en *Journal of Roman archaeology*, vol. 32, nº 1, pp. 224-249.
- MOYA MALENO, Pedro Reyes (2009): “Mercurio en la epigrafía hispanorromana. El ara votiva de “Laminium” (Alhambra, Ciudad Real)”, en *Revista de Estudios del Campo de Montiel*, nº 1, pp. 101-124.
- NOGUERA CELDRÁN, José Miguel (2012): “*Carthago Nova: Urbs* privilegiada del Mediterráneo occidental”, en BELTRÁN FORTES, José y RODRÍGUEZ

GUTIÉRREZ, Oliva (eds.) *Hispaniae urbes. Investigaciones arqueológicas en ciudades históricas*, Universidad de Sevilla, pp. 121-190.

- O'CONNELL, Tamsin C.; BALLANTYNE, Rachel M.; HAMILTON-DYER, Sheila; MARGARITIS, Evi; OXFORD, Samantha; PANTANO, Walter; MILLETT Martin; KEAY, Simón J. (2019): "Living and dying at the *Portus Romae*", en *Antiquity*, Vol. 93, nº 369, pp. 719-734
- ORDÓÑEZ AGULLA, Salvador; GARCÍA-DILS DE LA VEGA, Sergio (2019): "Colonias romanas y municipalización flavia en el valle medio del Baetis. Complementariedad en la administración del territorio y la gestión de sus recursos.", en ORTIZ DE URBINA ÁLAVA, Estíbaliz (coord.), *Ciudadanías, Ciudades y Comunidades Cívicas en Hispania (de los Flavios a los Severos)*, Editorial Universidad de Sevilla, Sevilla, pp. 103-134.
- ORDÓÑEZ AGULLA, Salvador; GONZÁLEZ ACUÑA, Daniel (2011): "Horrea y almacenes en *Hispalis*. Evidencias arqueológicas y evolución de la actividad portuaria", en ARCE MARTÍNEZ, Javier (coord.); GOUFFAUX, Bertrand (coord.), *Horrea d'Hispanie et de la méditerranée romaine*, Casa de Velázquez, pp. 159-184.
- ORDÓÑEZ AGULLA, Salvador (2020): "Fragmento de inscripción latina procedente de la Catedral de Sevilla", en *Ficheiro epigrafico*, N204-206, Universidade de Coimbra, p. 746.
- PÉREZ SABORIDO, Ana Elisa (2018): "The multicultural nature of ports in ancient Mediterranean: Cultural exchange, economic interaction and representation of identity of Africans in Ostia", en *Antesteria: debates de Historia Antigua*, nº 7, pp. 207-227
- PEÑA CERVANTES, Yolanda (2020): "La elaboración de aceite de oliva en la Bética romana. Técnicas y procesos", en BERROCAL RANGEL, Luis (coord.) y MEDREROS MARTÍN, Alfredo (coords.), *Homenaje a la profesora Carmen Fernández Ochoa Docendo discimus*, Universidad Autónoma de Madrid, pp. 235-245.

- REMESAL RODRÍGUEZ, José (1986): *La annona militaris y la exportación de aceite bético a Germania*, Editorial Complutense, Madrid.
  - (1990): “El sistema annonario como base de la evolución económica del Imperio romano”, en *Le commerce maritime romain en Méditerranée occidentale. Colloque International tenu à Barcelone du 16 au 18 mai 1988*, Conseil de l'Europe, pp. 355-368.
  - (1991): “Sextus Iulius Possessor en la Bética”, en *Gerión*, nº Extra 3, pp. 281-296.
  - (2000): “*Oleum Baeticum*. Consideraciones y propuestas para su estudio” en *Ex Baetica Amphorae. Conservas, aceite y vino de la Bética*, vol. 1, Écija, pp. 373-392.
- RIBERA I LACOMBA, Albert; JIMÉNEZ SALVADOR, José Luis (2012): “Valentia, ciudad romana: su evidencia arqueológica”, en BELTRÁN FORTES, José y RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, Oliva (eds.) *Hispaniae urbes. Investigaciones arqueológicas en ciudades históricas*, Universidad de Sevilla, pp. 77-120.
- RIBERA I LACOMBA, Albert (2011): “Los horrea de Valentia. De la República al Imperio”, en ARCE MARTÍNEZ, Javier; GOUFFAUX, Bertrand (coords.), *Horrea d'Hispanie et de la méditerranée romaine*, Casa de Velázquez, Madrid, pp. 201-224.
- SAAVEDRA GUERRERO, María Daría (1992): ““Constitutores collegiorum”. El papel de las mujeres en la fundación de “collegia” en Roma”, en *Polis. Revista de ideas y formas políticas de la Antigüedad*, nº 4, pp. 209-214.
- SALIDO DOMÍNGUEZ, Javier (2013): “El abastecimiento de grano a las ciudades hispanorromanas. Producción, almacenaje y gestión”, en *Archivo Español de Arqueología*, nº 86, pp. 131-148.
- SÁNCHEZ HERNANDO, Luis Javier (2018): “Paleopaisajes y ecosistemas en el mundo urbano bético”, en CAMPOS CARRASCO, Juan Manuel; BERMEJO MELÉNDEZ, Javier (eds.), *Ciudades romanas de la provincia Baética. Corpus Urbium Baeticarum: Conventus Hispalensis et Astigitanus. CVB I*, Universidad

de Huelva, pp. 27-52.

- SANO, Mitsuyoshi (2012): "Collegia through their funeral activities. New light on sociability in the early Roman Empire", en *Espacio, tiempo y forma. Serie II, Historia antigua*, nº 25, pp. 393-414.
- SERRANO PEÑA, José Luis (2011-2012): "Producción, excedente y mercado del aceite en el Alto Guadalquivir", en *Anales de Prehistoria y Arqueología*, nº 27-28, pp. 401-419.
- TABALES RODRÍGUEZ, Miguel Ángel; GARCÍA VARGAS, Enrique (2021): "Las estructuras portuarias del Patio de Banderas del Alcázar de Sevilla y el emporium de Hispalis", en *Archivo Español De Arqueología*, nº 94, e10.
- TERRADO ORTUÑO, Patricia (2018): "La vida portuaria en Tarraco. Organización y gestión del trabajo a través de las fuentes arqueológicas y documentales", en *Cuadernos de Arqueología*, Vol. 26, pp. 49-72.
- TOSCANO-PÉREZ, Clara (2018): "La Turdetania durante la Edad de Hierro. Cambios poblacionales y culturales", en CAMPOS CARRASCO, Juan Manuel; BERMEJO MELÉNDEZ, Javier (eds.), *Ciudades romanas de la provincia Baética. Corpus Urbium Baeticarum: Conventus Hispalensis et Astigitanus. CVB I*, Universidad de Huelva, pp. 159-188.
- VV. AA. (2018): "El mundo urbano de la Bética. Breve síntesis de las ciudades de los "Conventus Hispalensis" y "Astigitanus", en CAMPOS CARRASCO, Juan Manuel; BERMEJO MELÉNDEZ, Javier (ed. lit.), *Ciudades romanas de la provincia Baética. Corpus Urbium Baeticarum: Conventus Hispalensis et Astigitanus. CVB II*, Universidad de Huelva, pp. 29-414.
- VÁZQUEZ PAZ, Jacobo (2012): "Producción de lucernas altoimperiales en Hispalis. El taller de la plaza de la Encarnación de Sevilla", en BERNAL CASASOLA, Darío; RIBERA I LACOMBA, Albert (eds.), *Cerámicas hispanorromanas II. Producciones regionales*, Universidad de Cádiz, pp. 309-323.
- VERBOVEN, Koenraad (2011): "Professional *Collegia*: Guilds or Social

Clubs?”, en *Ancient Society*, nº 41, pp. 187-195.

- VILLALBA BABILONI, Teresa Encarnación (2018): “Embarcaciones y navegantes fluviales al servicio de los antiguos puertos de Roma”, en *VI Congreso virtual sobre Historia de las Vías de Comunicación*, Asociación Orden de la Caminería, Jaén, pp. 475-488.
- **Webgrafía**
  - BAKKER, Jan Theo (s. f.): *Ostia. Harbour city of Ancient Rome*. URL: <https://www.ostia-antica.org/> (Recuperado a fecha 26/07/2021).
  - GOMEZ-PANTOJA, Joaquín (dirección) (s. f.): *Hispania Epigraphica*. URL: <http://eda-bea.es/> (Recuperado a fecha 26/07/2021).