

N *VEGACIÓN*
Y PUERTOS
EN ÉPOCA MEDIEVAL
Y MODERNA

ADELA
FÁBREGAS
GARCÍA
(Ed.)



NAVEGACIÓN Y PUERTOS EN ÉPOCA MEDIEVAL Y MODERNA

ADELA FÁBREGAS GARCÍA (ed.)

NAVEGACIÓN Y PUERTOS EN ÉPOCA MEDIEVAL Y MODERNA

ADELA FÁBREGAS GARCÍA (ed.)



COLECCIÓN «LA NAO»

COLECCIÓN «LA NAO»

- Directora Adela Fábregas García
Doctora en Historia Medieval, licenciada en Filología Semítica por la Universidad de Granada y profesora titular de la Universidad de Granada.
Departamento de Historia Medieval y Ciencias y Técnicas Historiográficas
Facultad de Filosofía y Letras.
Campus Universitario La Cartuja, s/n
18071 Granada.
Tlf: 958249769 / Fax: 958243645
Correo-e: fabregas@ugr.es
- Título núm. 5 Navegación y puertos en época medieval y moderna
Adela Fábregas García (Ed.)
- © De los artículos Los autores
© De la presente edición Grupo de investigación Toponimia, Historia y Arqueología del Reino de Granada
ISBN 978-84-615-9412-2
Depósito legal GR 3428-2012
Este Seminario Internacional celebrado en la Universidad de Granada en 2009, ha sido financiado por el Ministerio de Educación y Ciencia (HAR2009-05916-E), la Consejería de Innovación y Ciencia de la Junta de Andalucía y la Universidad de Granada
- Correo electrónico tharg@ugr.es
Páginas web <http://www.tharg.es>
<http://www.arqueologiamedieval.com>
- Maquetación Virginia Vílchez Lomas
Producción *Jesús González Estudios Culturales*
- Granada 2012

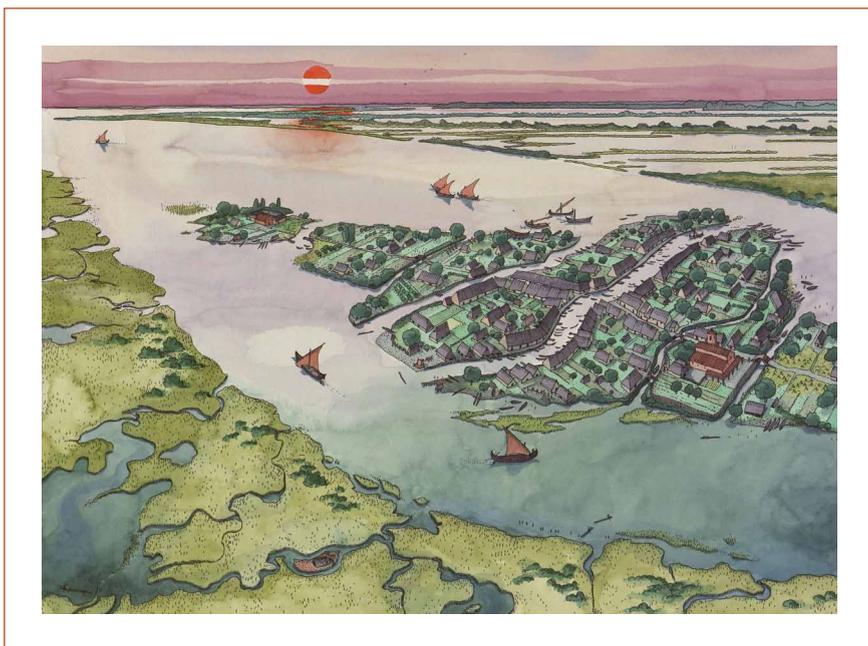
SUMARIO

- 6 NAVEGACIÓN Y PUERTOS
EN ÉPOCA MEDIEVAL Y MODERNA
Adela Fábregas García
- 10 LAS ESTRUCTURAS PORTUARIAS DE COMACCHIO
Y LOS PUERTOS ALTOMEDIEVALES EN ITALIA
Sauro Gelichi
- 29 LAS ATARAZANAS EN LOS PUERTOS DE AL-ANDALUS,
ASTILLEROS Y SÍMBOLOS DE PODER MUSULMÁN
Christophe Picard
- 44 PUERTOS Y NAVEGACIÓN FLUVIALES.
EL RÍO EBRO EN LA BAJA EDAD MEDIA
J. Ángel Sesma Muñoz
- 68 EMBARCADEROS Y PUERTOS
EN LA COSTA DEL REINO DE GRANADA
Antonio Malpica Cuello y Adela Fábregas García
- 103 EL SISTEMA DE PUERTOS GENOVESES
ENTRE EL MEDITERRÁNEO Y EL MAR NEGRO
Enrico Basso
- 163 LOS AGENTES CASTELLANOS EN LOS PUERTOS ATLÁNTICOS:
LOS EJEMPLOS DE BURDEOS Y DE LOS PAÍSES BAJOS (SIGLOS XV Y XVI)
Hilario Casado Alonso

LAS ESTRUCTURAS PORTUARIAS DE COMACCHIO Y LOS PUERTOS ALTOMEDIEVALES EN ITALIA

SAURO GELICHI

Università Ca' Foscari di Venezia



Introducción

El objetivo de este trabajo es ofrecer una lectura y una interpretación arqueológica de las estructuras de naturaleza portuaria sacadas a la luz en las excavaciones de Comacchio (Ferrara), un asentamiento que aparece en la Alta Edad Media en los alrededores del delta del antiguo curso del río Po¹. Son

¹ Acerca de Comacchio existe una bibliografía obviamente consistente. Aún es fundamental el texto de L. M. HARTMANN, *Zur Wirtschaftsgeschichte*

varios los motivos que hacen de esta área un espacio interesante a nivel histórico-arqueológico, a algunos de los cuales obviamente haremos referencia. En todo caso mi interés en esta ocasión se centra en poner en relación la evidencia arqueológica de un yacimiento determinado, importante, con la evolución de las infraestructuras marítimas y fluvio-lacustres de la Italia altomedieval.

Mi trabajo se compone de tres partes. En primer lugar presentaré el yacimiento de Comacchio y sus estructuras. A continuación haré referencia al estado de los cono-

Italiens im frühen Mittelalter, Gotha, 1904, que fue el primero en hablar del Capítular (*ibid. Infra*). Remitimos a algunos textos de carácter histórico. Entre la producción bibliográfica más reciente resulta útil consultar los dos libros fundamentales de L. BELLINI, *Le saline dell'antico Delta padano*, Ferrara, 1962 y L. BELLINI, *I vescovi di Comacchio*, Ferrara, 1967, teniendo presentes las oportunas reservas (en particular sobre la serie obispal) ya mostradas por A. SAMARITANI, *Medievalia e altri studi*, Codigoro, 1970 y A. SAMARITANI, «Vita religiosa tra istituzioni e società a Comacchio dall'alto al basso medioevo (VIII-XIV)». *Analecta Pomposiana*, XI (1986), pp. 5-153 (aún cuando él mismo se muestra atraído por una alta consideración respecto a la cronología, por lo demás históricamente no necesaria y poco defendible, del obispado de Comacchio: A. SAMARITANI, «La “Nesos Komanicheia” del sec. VI è la diocesi di Comacchio?». *Analecta Pomposiana*, XV (1990), pp. 1-14). De carácter más general, aunque útil a la hora de situar el territorio de Comacchio (y de manera más amplia el territorio de Ferrara) en la Alta Edad Media, véase el volumen de A. GUILLOU, *Régionalisme et indépendance dans l'Empire Byzantin au VI^e siècle. L'exemple de l'Exarchat et de la Pentapole d'Italie*, Roma, 1969. En general sigue siendo también fundamental el volumen de las actas de un convenio celebrado en Comacchio en 1984 (*La civiltà comacchiese e pomposiana dalle origini preistoriche al tardo medioevo* (Atti del Convegno, Comacchio 1984), Bologna, 1986). Y desde el punto de vista arqueológico, la producción científica acerca de la época posclásica se inauguró con la identificación de un edificio eclesiástico en Motta Della Girata (vid. Nota 3) y ha continuado con las investigaciones de Patitucci Uggeri desarrolladas sobre todo en los años 70 del siglo pasado, que han aportado un número considerable de artículos sobre Comacchio, de los que sólo recordaremos en esta ocasión una parte (S. PATITUCCI, «Comacchio (Valle Pega). Necropoli presso l'ecclesia beatae Mariae in Padovetere». *Notizie degli Scavi di Antichità*, serie 8, volumen XXIV (1970), pp. 69-121; S. PATITUCCI UGGERI, «Il popolamento di età romana nell'antico delta padano. I. Valle del Mezzano», en *Atti e Memorie della Deputazione Ferrarese di Storia Patria*, s. III, XI (1972) pp. 37-99; S. PATITUCCI UGGERI, «Testimonianze archeologiche del “Castrum Comiaculum”. Relazione preliminare degli scavi 1975». *Archeologia Medievale*, III (1976), pp. 283-284; S. PATITUCCI UGGERI, «Aspetti dell'insediamento nell'area lagunare a nord di Ravenna tra tardoantico ed altomedioevo», en *XXX Corso di Cultura sull'Arte Ravennate e Bizantina*, Ravenna, 1983, pp. 391-433; S. PATITUCCI UGGERI, «I 'castrum Cumiaci': evidenze archeologiche e problemi storico-topografici», en *Civiltà Comacchiese* 1986, pp. 263-286; S. PATITUCCI UGGERI, «I “castra” e l'insediamento sparso tra V e VIII secolo», en *Storia di Ferrara* III. II (1989), pp. 408-516; S. PATITUCCI UGGERI, «Problemi storico-topografici di Comacchio tra tardoantico e altomedioevo: gli scavi di Valle Ponti», en *Actes du XI Congrès International d'Archéologie Chrétienne*. (Lyon, Vienne, Grenoble, Genere et Aoste, 21-28 Septembre 1986), III, Roma, 1989, pp. 2301-2315; S. PATITUCCI UGGERI, «Il Delta Padano nell'età dei Goti», en *XXXVI Corso Cultura Arte Ravennate e Bizantina, Ravenna e l'Italia fra Goti e Longobardi*, Ravenna, 1989, pp. 269-322).

cimientos acerca de los puertos de la Italia altomedieval. En la tercera y última parte intentaré ofrecer una posible vía de interpretación del fenómeno, remitiéndome, lo declaro de manera explícita, a cuanto dije sobre el tema en la LV Semana de Spoleto².

Comacchio: un emporio del siglo VIII

Comacchio es hoy en día un centro habitado de la provincia de Ferrara, cercano al río Po y a la costa y famoso por su centro histórico y por su laguna pesquera (fig. 1). Sin embargo debe su notoriedad arqueológica a las necrópolis del emporio

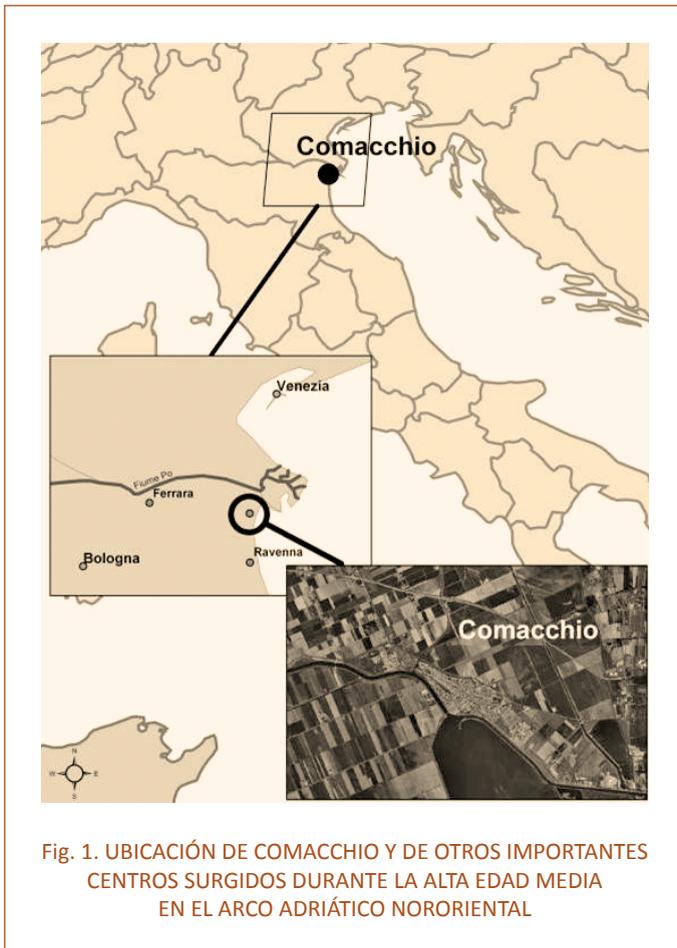
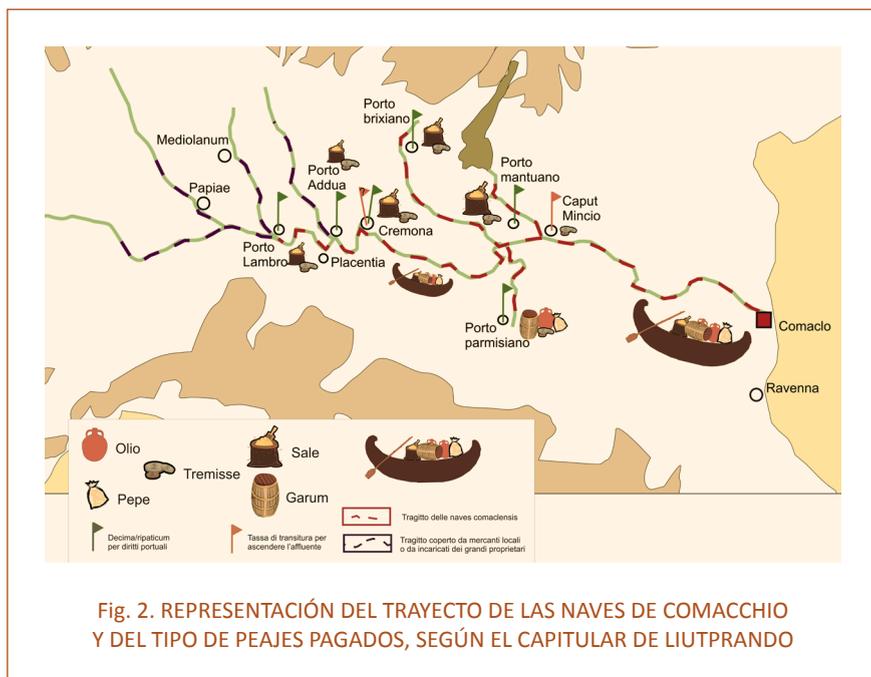


Fig. 1. UBICACIÓN DE COMACCHIO Y DE OTROS IMPORTANTES CENTROS SURGIDOS DURANTE LA ALTA EDAD MEDIA EN EL ARCO ADRIÁTICO NORORIENTAL

² S. GELICHI, «Infrastrutture marittime nell'alto medioevo: una prospettiva archeologica», en *L'acqua nei secoli altomedievali. LV Settimane di Studio di Spoleto*, Spoleto, 2008, pp. 283-317.

etrusco de Spina (ss. VI-V a.C), descubiertas fundamentalmente durante las intervenciones de la primera mitad del siglo pasado. En el curso de estos mismos trabajos salieron también a la luz restos de época tardoantigua. Fue particularmente comentado entre los estudiosos el hallazgo de un edificio eclesiástico en Motta Della Girata, identificado como la iglesia parroquial de Santa Maria in Pado Vetere, datada en el siglo VI³. El inicio de la arqueología medieval en el territorio de Comacchio lo podemos situar precisamente a partir de la excavación de este complejo eclesiástico y de un antiguo cementerio anejo. Sin embargo estos trabajos sólo consiguieron rozar el corazón del sistema altomedieval que constituye la verdadera peculiaridad de este lugar, a saber el asentamiento de Comacchio y su periferia.

Comacchio es recordado por primera vez en las fuentes altomedievales gracias a un tratado estipulado con los lombardos y vinculado al comercio en el Po y en sus afluentes (fig. 2). Este documento, conocido como «Capitular de Liutprando», se refiere a los años iniciales del siglo VIII (730 e incluso 715) y des-



³ El descubrimiento, que debemos a Nereo Alfieri, ha sido publicado en N. ALFIERI, «La chesa di S. Maria in Pado Vetere nella zona archeologica di Spina», en *Atti del I Congresso Nazionale di Studi Bizantini*, Faenza, 1966, pp. 1-33 (editado también en *Felix Ravenna*, fasc. 43, XCIV, pp. 5-51).

cribe de manera detallada los peajes que los habitantes de Comacchio («habitadores comaclenses») tenían que pagar a lo largo de una serie de estaciones para llevar a cabo sus negocios⁴.

El documento fiscal resulta de gran interés en el ámbito de las instituciones jurídicas, pero destaca en nuestro caso porque a través del estudio de estos impuestos podemos conocer el tipo de mercancías que circulaban por Comacchio, ya que los pagos correspondientes se realizaban en dinero, pero a menudo también en bienes de otro tipo (especies, aceite, *garum*, y sobre todo sal) (fig. 3).



⁴ El documento, conservado en la Biblioteca Estatal de Cremona, ha llegado a nosotros en versión apócrifa, quizás del siglo XI, que incluyó el obispo en el siglo XIII en un compendio de actas que deberían probar la antigüedad y la legitimidad de los derechos de la sede episcopal. El texto ha sido publicado en más de una ocasión. Entre las transcripciones más fidedignas del documento citamos la de L. M. HARTMANN, *Zur Wirtschaftsgeschichte Italiens im frühen Mittelalter*, Gotha, 1904. Hay otra transcripción en G. FASOLI, «Navigazione fluviali. Porti e navi sul Po», en *XXV Settimana di Studi di Spoleto*, Spoleto, 1978, pp. 565-607. Para la datación del Capitular y para el adelanto de la misma al siglo VII véase G. C. MOR, «Un'ipotesi sulla data del "Pactum" c. d. Liutprandino coi "milites" di Comacchio relativo alla navigazione sul Po». *Archivio Storico Italiano*, CXXXV (1977), pp. 493-502.

Este extraordinario (y único en su género) documento de época lombarda ha sido analizado desde diferentes puntos de vista y a partir de prismas históricos diversos. Por un lado se ha destacado el hecho de que constituya un *unicum*, quizás más vinculado a la tradición documental (es decir a la suerte archivística de la documentación altomedieval) que a una auténtica excepcionalidad de tipo documental; y por otro, respecto a su contenido, se ha enfatizado el papel que la sal pudiera tener en la fortuna del comercio de la zona, dejando en un segundo plano las indicaciones, presentes, que se refieren a las otras mercancías transportadas. No es raro que la sal represente el artículo mencionado más frecuentemente en los peajes. Los habitantes de la zona debían disponer de la misma en abundancia, gracias a las salinas documentadas en las proximidades del centro habitado. Además, como se sabe, la sal representaba un bien indispensable no solo para cocinar los alimentos, sino sobre todo para conservarlos. Así que no debe extrañar que existiera una demanda tan alta de sal. Lo que sí sorprende es que los estudiosos del documento y los historiadores que lo han utilizado para trazar los caracteres de la economía y del comercio altomedieval de la llanura padana, hayan minusvalorado las referencias a otras mercancías, sobre todo a aquéllas de indiscutible procedencia mediterránea (como las especias). Todo ello con la pretensión de presentar el *Capitular*, y con él el nivel del comercio padano, como una especie de referente local⁵. El siglo VIII (y aquí debo de remitir necesariamente a otros artículos míos que tratan de manera más específica el argumento)⁶ fue efectivamente un periodo de vitalidad económica, si bien esta

⁵ Me refiero en particular al artículo de R. BALZARETTI, «*Cities, Emporia and Monasteries: Local Economies in the Po Valley, c. AD 750-875*», en N. CHRISTIE, S. T. LOSEBY (eds), *Towns in Transition. Urban Evolution in Late Antiquity and The Early Middle Ages*, Aldershot, 1996, pp. 213-234 y de manera más general a las posiciones expresadas por Chris Wickham acerca del significado del siglo VIII en el cuadro general de las economías europeas y mediterráneas (C. WICKHAM, «*Overview: production, distribution and demand, II*», en I. L. HANSEN – C. WICKHAM (eds.), *The Long Eighth Century*, Leiden, 2000, pp. 345-377 y C. WICKHAM, *Framing the Early Middle Ages*, Oxford, 2005).

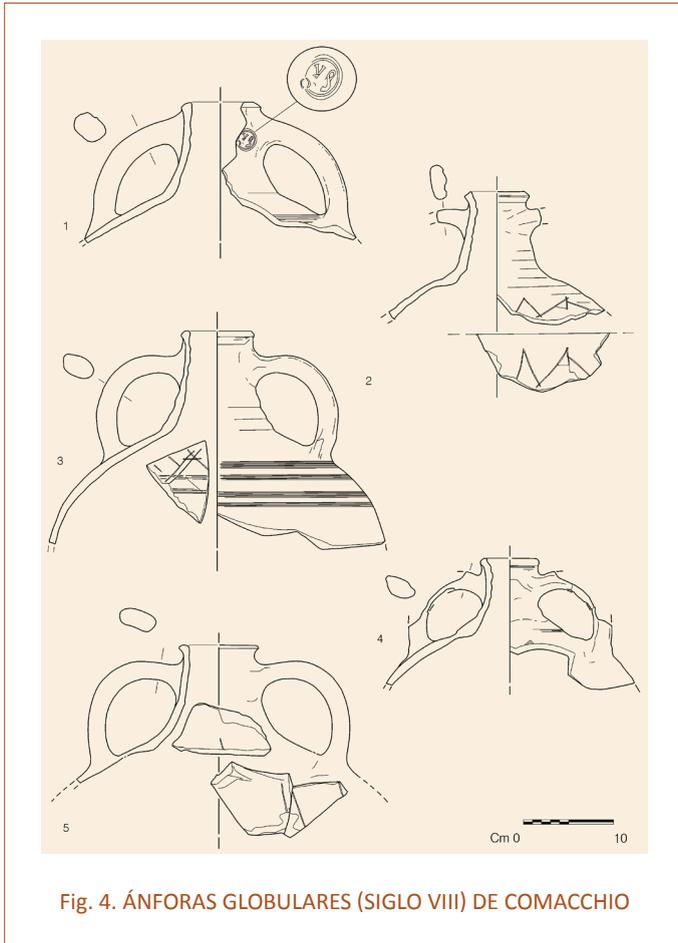
⁶ S. GELICHI, «*Tra Comacchio e Venezia. Economia, società e insediamenti nell'arco nord adriatico durante l'Alto Medioevo*», en BERTI *et alii* (eds.), *Uomini, Territorio e culto dall'Antichità all'Altomedioevo. Genti nel Delta. Da Spina a Comacchio*, Ferrara, 2007, pp. 365-386; S. GELICHI, «*Flourishing Places in North-Eastern Italy: Towns and Emporia between Late Antiquity and the Carolingian Age*», en J. HENNING (ed.), *Post-Roman Towns and Trade in Europe, Byzantium and the Near East*. Vol. 1. *The Heirs of Roman West*, Berlin – Nueva York, 2007, pp. 77-104; y S. GELICHI, «*The eels of Venice. The long eighth century of the emporia of the northern region along the Adriatic coast*», en S. GASPARRI (ed), *774. Ipotesi su una transizione (Poggibonsi 2006)*, Turnhout, 2008, pp. 81-117.

vitalidad se proyectó exclusivamente sobre el plexo padano. Las referencias a la circulación mediterránea, incluido el tráfico de especias, se limitarían al grupo de mercancías de lujo, que protagonizarían un fenómeno que no cesaría del todo, incluso durante los momentos más oscuros y nebulosos de nuestra Alta Edad Media (aunque, precisamente por su rareza no se incluirían en el grupo de las «mercancías básicas a gran escala» (*bulk utilitarian commodities*) que, según algunos estudiosos, sería el único sector capaz de ofrecernos informaciones acerca del mantenimiento de ese comercio).

Hay varios motivos que, a mi entender, han condicionado la lectura de este documento y han dirigido su interpretación. Entre los mismos, y no en último lugar, se cuenta la ausencia, hasta hace algún tiempo, de una documentación arqueológica de cierto espesor cualitativo y cuantitativo. La visibilidad arqueológica de las mercancías transportadas, por ejemplo, es, para la Alta Edad Media, mucho menor que para periodos más antiguos, ya que los contenedores utilizados se realizaban con materiales mayoritariamente deleznable, como tejidos (sacos, balas) o madera (botes). De todos modos una lectura algo más profunda de las evidencias materiales ha llevado en los últimos años a reconocer la presencia de ánforas circulando por Italia (particularmente en el área septentrional) aún durante los siglos VIII y IX. Se trata de ánforas adscritas a la categoría de las llamadas «globulares» (una especie de cruce entre el tipo Late Roman 2 y los contenedores del pecio de Yassi Ada)⁷, cuyos centros de producción se atribuyen por el momento a Italia meridional y al Mediterráneo oriental (fig. 4). Estas ánforas están también presentes, en cantidades considerables, en la laguna veneciana y en Comacchio, donde además se han localizado cerámicas de probable fabricación local que debían de cumplir la misma función como contenedores de transporte, de dimensiones menores y fondo plano, que facilitarían su circulación por los ríos padanos, cargados en embarcaciones de diverso tipo.

¿Qué podían contener estas ánforas? A partir de algunos análisis preliminares se ha concluido que podían transportar aceite y vino, al igual que en la Antigüedad. Por lo demás ya hemos visto que el aceite se encontraba entre los alimentos mencionados de manera específica en los dacios del Capitular. Y que el aceite del que se habla era de procedencia padana, lo cual, aunque no podemos excluirlo a priori, parece improbable, dada la escasez de cultivos de este tipo en aquellos territorios. Tampoco excluiría que estas ánforas sirvieran aún para exportar *garum*, ya que estoy de acuerdo con Massimo Montanari en atribuir un signi-

⁷ S. GELICHI – C. NEGRELLI, «Anfore e commerci nell'alto Adriatico tra VIII e IX secolo», *Melanges de l'École Française de Rome. Moyen-Age*, 120/2 (2008), pp. 307-326.



ficado técnico a este término cuando aparece en la documentación escrita de nuestro periodo, contrariamente a la opinión de algunos estudiosos, que piensan que alude a pescado en salmuera, una especialidad de la que aún hoy hace gala Comacchio, pero que es algo completamente distinto.

Por tanto si las ánforas contenían aceite y vino de la Italia meridional y del Oriente mediterráneo (como los análisis minero-petrográficos de algunas muestras han confirmado); si contenían quizás también *garum*; y si circulaban por Comacchio también las especias, tal y como nos dicen las fuentes escritas (invisibles en el registro arqueológico), se nos plantean dos nuevas preguntas.

La primera de ellas es a quienes se dirigían todos estos productos, y por tanto, de manera indirecta, cual era el auténtico nivel del comercio padano en los

siglos VIII y IX. La segunda cuestión, que es la que más nos interesa en esta ocasión, tiene que ver con la naturaleza y la consistencia de las infraestructuras que pudieran garantizar este flujo de comunicaciones (de sur y este a Comacchio y de Comacchio hacia el interior, hacia la capital del reino, Pavía). En definitiva ¿Existía un área portuaria única o había varias infraestructuras portuarias sosteniendo este tráfico? Y si era así, ¿dónde estaban ubicadas? ¿Y cómo eran?

No es fácil responder a la primera cuestión, si bien podríamos solucionarla declarando que en un primer momento se dirigirían a la élite lombarda y posteriormente a la élite franca. Es una respuesta manifiestamente insuficiente, ya que no aclara qué entendemos por élite y no nos especifica lo restringidas que podían ser estas élites o la riqueza económica que podrían ostentar. Y es que el número y el tipo de destinatarios incide de manera no banal en la verdadera entidad del comercio. Quizás en este sentido ayudaría a definir mucho mejor la especificidad de espacios como Comacchio el poder ir más allá de la mera declaración de su existencia, ubicación y características, intentando identificar la verdadera naturaleza de este tipo de infraestructuras portuarias. Y avanzar aún más, prospectando la dimensión precisa del comercio padano-mediterráneo en la Italia del siglo VIII.

Las infraestructuras portuarias de Comacchio en la Alta Edad Media

Tras los hallazgos de la primera mitad del siglo pasado, los mismos que han sacado a la luz la consistencia y la naturaleza del emporio de Spina⁸, Comacchio quedó conectada con tierra firme, aunque en su origen debió de ser una isla. Las investigaciones arqueológicas obviamente han quedado siempre ensombrecidas ante la excepcionalidad de los descubrimientos de época etrusca, pero a partir de los años 60 del siglo pasado, algunos descubrimientos comenzaron a reconstruir cuadros significativos también para la época altomedieval (fig. 5). En particular, la excavación llevada a cabo en 1996 al noroeste del núcleo urbano actual, en la misma zona donde en los años 20 ya se había identificado una amplia presencia de estructuras de madera, se localizaron restos que se pudieron identificar sin duda alguna como pertenecientes a un puerto. A pesar de los problemas que conlleva la excavación de trinchera, fue posible reconocer una tipología amplia de las estructuras de madera exhumadas y una posible localización topográfica de las mismas.

⁸ N. ALFIERI, «Il problema storico e topografico di Spina», en N. ALFIERI, P. E. ARIAS (a cura di), *Spina. Guida al museo archeologico di Ferrara*, Florencia, 1960, pp. 21-51; N. ALFIERI, *Spina: Museo Archeologico nazionale di Ferrara*, Bolonia, 1979.



Fig. 5. COMACCHIO, VALLE PONTI
Foto de los años 20 del siglo pasado, con estructuras de madera y muelles

En 2008 fue posible retomar los trabajos en la misma zona, trabajos que se prolongaron aún a lo largo de 2009. En esta ocasión se abrieron tres nuevas trincheras, dos de las cuales ofrecieron una documentación arqueológica muy similar a la que se fue conociendo, si bien de forma menos sistemática, a lo largo del siglo xx. En un caso ha sido posible analizar con mayor precisión el frente de un canal, con un muelle de madera, una rampa embreada para la botadura de las embarcaciones y, en las cercanías, quizás un almacén (figs. 6-7). En un segundo caso ha sido posible reconocer un embarcadero también de madera, que se adentraba en la laguna. Estos nuevos datos se pueden integrar sin dificultad en el conjunto de informaciones, fragmentarias y llenas de vacíos, procedentes de las excavaciones del siglo pasado. También en este caso ha sido posible reconocer muelles y amplias plataformas realizadas a partir de la unión de filas paralelas de grandes palos verticales, que debían sostener una valla de estacas. En este último caso, dada su extensión, se puede pensar que no hayan tenido una función exclusiva como muelles, utilizándose además como auténticas plataformas de trabajo, donde se podrían descargar las mercancías, organizarlas e inventariarlas. En definitiva, estamos frente a un complejo, organizado y sobre todo extenso sistema de estructuras vinculadas a la gestión y protección de embarcaciones, la recogida y el tratamiento de mer-



Fig. 6. COMACCHIO, VILLAGGIO SAN FRANCESCO
Muelles de madera de los siglos VIII-IX
durante la excavación (2008)



Fig. 7. COMACCHIO, VILLAGGIO SAN FRANCESCO
Muelles de madera de los siglos VIII-IX
durante la excavación (2009)

cancías: resulta bastante evidente su analogía y similitud con algunas estructuras reconocidas e investigadas en los puertos/emporios del norte de Europa.

El ensamblaje de informaciones arqueológicas relativas a esta localidad, incluidas las informaciones medioambientales regresivas que han podido ser recupe-

radas, permite realizar una reconstrucción topográfica de gran interés que nos hace entender con suficiente claridad la organización del hábitat en relación a las infraestructuras y a la viabilidad (marítima y fluvial) (fig. 8). El centro del hábitat debió de situarse en el punto aún hoy ocupado por la Iglesia Catedral (sede por tanto del primer obispo de Comacchio, documentado a partir de mediados del siglo VIII). Y aunque se sabe bien poco acerca de la estructura social de esta comu-



nidad a través de las fuentes escritas⁹, creemos que también aquí se podrían localizar los espacios del poder civil. El resto se articularía probablemente a partir de un poblamiento disperso, con edificios ubicados en lotes de terreno individuales que contarían con espacios de huerto y acceso a los canales. Habría dos islas situadas a este y oeste respectivamente, que serían sedes de otras tantas institu-

⁹ Una vez más es el Capitular el que nos ofrece informaciones indirectas al recordar, entre los habitantes de Comacchio, a un presbítero, un *magister militum* y dos *comites*.

ciones monásticas (Santa Maria in Aula Regia y San Mauro). Si hacemos nuestra la hipótesis de continuidad respecto a la actualidad, al este del monasterio de San Mauro debería haber unas salinas. Y al oeste del monasterio de Santa Maria in Aula Regia, en la confluencia de un canal artificial (el canal de Motta Della Girata, probablemente realizado en época altomedieval) con una amplia cuenca lagunar salada al norte, encontraríamos la estructura portuaria de la que hemos hablado, que constituiría un eje nodal del tráfico hacia Ravenna (al sur), el Po (y por tanto las ciudades padanas) al norte, y el Mar Adriático (y Mediterráneo) al este.

Ésta es la imagen que debía de presentar Comacchio y su puerto a lo largo del siglo VIII, momento en el que sus habitantes tratarían directamente con los lombardos los negocios padanos.

De nueva fundación, Comacchio se podría definir perfectamente como una auténtica ciudad en ese momento. La presencia de un obispo, documentada por primera vez en la segunda mitad del siglo VIII, reforzaría ese carácter ciudadano. Una, pues, de las primeras ciudades mercantiles italianas, al igual que su vecina Venecia, a la que disputaría el control del tráfico adriático. Un centro que debía su importancia a la explotación de las salinas, y sobre todo a la centralidad de su posición y a las capacidades «empresariales» (permítaseme el término) de sus habitantes. Pero para funcionar como centro comercial necesitaba, tal y como hemos visto, una infraestructura portuaria. La arqueología nos está empezando a mostrar la naturaleza de esta infraestructura. Por ahora lo que podemos hacer es comparar lo ya conocido con el sistema portuario altomedieval.

Los puertos en Italia durante la Alta Edad Media: ¿Qué debemos buscar?

Conocemos muy poco sobre los puertos italianos altomedievales, al menos en ámbito arqueológico. Giulio Schmiedt dedicó algo más de un centenar de páginas al registro de lo conocido hasta el momento en la XXV Semana del Centro de Estudios sobre la Alta Edad Media de Spoleto. Este trabajo, muy meritorio y del que no podemos prescindir aún hoy, nos deja sin embargo la impresión de que carecemos prácticamente de evidencias materiales al respecto¹⁰.

Schmiedt analizó estas infraestructuras a partir de dos vectores: su localización, por un lado; y el reconocimiento y descripción de sus restos, en caso de que hubieran sido preservados o al menos fueran reconocibles físicamente.

¹⁰ G. SCHMIEDT, «I porti italiani nell'alto medioevo», en *La navigazione mediterranea nell'Alto medioevo (Atti della XXV Settimana di Studio della Fondazione Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo di Spoleto)*, Spoleto, 1978, pp. 129-258.

La localización de las estructuras constituye un problema de naturaleza estrictamente topográfica: la presencia de puertos y embarcaderos se reconoce fundamentalmente a partir de las fuentes escritas, pero en este caso los resultados se limitan a la simple confirmación de su existencia, siendo su ubicación identificada con posterioridad a partir de los rastros conservados en la toponimia del lugar. Este primer acercamiento resulta indudablemente válido, a pesar de que sea excesivamente dependiente del grado de conservación de las fuentes escritas.

Por lo que respecta al reconocimiento y al estudio de las estructuras que determinan su carácter portuario, la situación es mucho más pobre, tanto respecto al análisis de materiales sumergidos, como al trabajo sobre estructuras enterradas. Más allá de los problemas objetivos que puedan presentar el reconocimiento y la datación de algunos de estos espacios, en realidad tanto el contexto geo-ambiental como su carácter de asentamiento resultan poco valorados, porque no han sido estudiados, o sólo se han realizado investigaciones parciales.

Estas dos vías de acercamiento han generado resultados muy diversos, aunque de ningún modo decepcionantes. El estudio topográfico ha restituido en los mejores casos una detallada geografía de los puntos de ataque, ofreciendo un conocimiento a veces diacrónico y de amplia escala, y por tanto destinado a una progresiva afasia conforme las fuentes escritas sobre las que se apoya tiendan a disminuir o a desaparecer completamente. En cuanto a la aproximación arqueológica, si bien resulta intrínsecamente limitada, ofrece una mayor potencialidad desde el momento en que consigue describir físicamente las características de estas infraestructuras, si bien queda lastrada por la debilidad de la fuente, por la dificultad de su análisis y, sobre todo, por una perspectiva de investigación datada, y por tanto claramente ineficaz.

Así las cosas, los esfuerzos de caracterización de la portualidad altomedieval (y no debemos olvidar la dimensión fluvial de la cuestión) han quedado relegados hasta el momento de manera casi exclusiva a una aproximación eminentemente topográfica. En este campo se inscriben también los trabajos que Gina Fasoli ha dedicado a la navegación y puertos del área padana¹¹. Comacchio representa por el momento el caso mejor estudiado en Italia, a pesar de ofrecer un análisis aún fragmentario. De todos modos podemos ya extraer algunas lecciones de este ejemplo que nos deberían de ayudar a la hora de afrontar futuras investigaciones.

¹¹ G. FASOLI, «Navigazione fluviali. Porti e navi sul Po», en *XXV Settimana di Studi di Spoleto*, Spoleto, 1978, pp. 565-607.

Los puertos marítimos y fluviales de la Antigüedad a la Edad Media

Tal y como he comentado, hace cuatro años abordé de manera muy general los problemas vinculados al sistema portuario altomedieval, dedicando algunas reflexiones a la cuestión de la transición del mundo antiguo al medieval y ofreciendo algunos paradigmas para afrontar su análisis.

Conviene recordar algunos puntos que traté en su momento de manera muy sintética¹²:

- a. En época romana, las estructuras de puertos y embarcaderos eran a menudo, aunque no siempre, realizadas mediante el uso de cajones de madera rellenos de *opus caementicium*; muelles, andenes y diques se levantaban con técnicas especializadas (que se mencionan a menudo en las fuentes escritas), con materiales sólidos y en todo caso difícilmente deteriorables. En definitiva, se trataba de reproducir artificialmente unas condiciones que la naturaleza no había facilitado, o lo había hecho sólo en parte.
- b. El uso de estos materiales ha dejado una evidencia arqueológica relevante, aún cuando resulte modesta respecto a la construcción original. Se trata de una documentación similar, o inferior, a lo que conocemos en época tardomedieval o moderna, que es el momento en que se comienzan a sustituir en los principales puertos los muelles de madera por nuevas estructuras de obra.
- c. Parece bastante claro que estas estructuras, de uso y entidad bien definidas y ligadas a la funcionalidad de los atracaderos originales, no fueron renovadas en época altomedieval. Esta afirmación se aplica sin vacilación a los puertos/embarcaderos cuyo destino fue también el de las ciudades o asentamientos a los que se vinculaban (caso del puerto fluvial romano de Aquileya), aunque parece también poder entenderse así en el caso de puertos o atracaderos menores, relativamente frecuentes en la costa mediterránea y que garantizaban no sólo una navegación más segura, sino sobre todo una red de conexiones comerciales con el interior mucho más densa¹³. Se trata de un fenómeno que responde a un desarrollo poli-

¹² S. GELICHI, «Infrastrutture marittime nell'alto medioevo: una prospettiva archeologica» cit.

¹³ Un texto que analiza también este tipo de infraestructuras es el volumen de R. AURIEMMA, *Salentum a salo. Porti, approdi, merci e scambi lungo la costa adriatica del Salento. Volume Primo*, Lecce, 2004, dedicado a Salento.

direccionales, cuyos síntomas empiezan a ser evidentes a mediados de la época imperial, y cuyas explicaciones pueden ser también varias.

- d. Una primera explicación puede atender a una menor circulación de las embarcaciones (véase por ejemplo el gráfico de restos navales censados por Parker en 1992)¹⁴, lo que supone que una buena parte de las antiguas infraestructuras portuarias dejan de ser útiles para cubrir las necesidades del menor número de naves activas. Pero esta explicación no es convincente por sí sola, tal y como reflejan los datos arqueológicos. La intensidad de los tráficos marítimos internacionales, al menos según refleja la distribución de las cerámicas de importación y de las ánforas, aún debía mantener buenos niveles en el s. VI. Además las naves seguían transportando mercancías pesadas, como mármoles, piedras calcáreas, ladrillos o muelas de molino, lo cual hace suponer que seguirían siendo necesarios espacios y estructuras preparadas para absorber su descarga y almacenamiento. Por último habría que tener en cuenta que el menor número de restos navales localizados podría tener que ver más con la visibilidad de su carga que con el rastro material de la propia embarcación¹⁵.
- e. Una segunda explicación podría estar relacionada con las dimensiones y con la capacidad de almacenaje de las naves. Recientemente se ha señalado que el notable tonelaje de algunas embarcaciones se debería de considerar como un fenómeno efímero, propio del periodo republicano y de las flotas *annonarias*, y que por tanto la reducción de la capacidad de las embarcaciones tardoantiguas no sería otra cosa que una vuelta

¹⁴ A. J. PARKER, *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and Roman Provinces* (BAR, Int. Series 589), Oxford, 1992.

¹⁵ Un ejemplo que ilustra esta situación es el hallazgo en algunos recintos portuarios de embarcaciones datadas en época tardoantigua, difícilmente conservadas o visibles en otras condiciones de deposición si están desprovistas, o casi desprovistas de carga (los casos a los que me refiero son los de Marsella, Olbia y Pisa A. HESNARD, «Terre submergée, mer enterrée: une «géoarologie» du port antique de Marseille», en *Evolución paleoambiental de los puertos y fondeaderos Antiguos en el Mediterráneo Occidental. El patrimonio arqueológico submarino y los puertos antiguos. I Seminario (Alicante 2003)*, Soveria Mannelli, 2004, pp. 3-29; A. CAMILLI, «Le strutture "portuali" dello scavo di Pisa – San Rossore», en *Le strutture dei porti e degli approdi antichi, II Seminario (Roma – Ostia 2004)*, Soveria Mannelli, 2004, pp. 67-86; y R. D'ORIANO – E. RICCARDI, *A lost fleet of ships in the port of Olbia*, en S. KINGSLEY, *Barbarian Seas. Late Roman to Islam*, Londres, 2004, pp. 89-95). Fundamentales para la identificación de embarcaciones de época altomedieval han sido las recientes excavaciones arqueológicas de uno de los recintos portuarios del puerto de Estambul, la fosa de Yenikapi (U. KOKABAŞ, *The 'Old Ships' of the 'New Gate' Yenikapi'nin Eski Gemileri*, 1, Estambul, 2008).

a la norma. Surge la tentación de asociar un menor interés en la realización de infraestructuras con el cambio generalizado que afecta a la disminución del tonelaje de las naves. Pero esta explicación ha sido rebatida recientemente, ya que parece contemplar una cierta norma respecto a la capacidad de las embarcaciones, que, sin embargo, parece ser que fueron cualquier cosa menos uniformes a lo largo de la Antigüedad, tal y como documentan fuentes de diversa naturaleza, entre las que se cuentan informaciones escritas y epigráficas¹⁶.

En buena medida la impresión general que se extrae es que la época de realización de infraestructuras necesitadas de grandes inversiones económicas y dotadas de elementos de alta ingeniería (la época de los grandes puertos artificiales) pudo ser realmente efímera, independientemente del tipo de naves que circularan o del tipo de mercancías que se transportaran (en todo caso se trataría de un fenómeno no exclusivamente ligado a estos factores). De hecho en la Antigüedad tardía o en la primera época bizantina (y en todo caso también en la Alta Edad Media), determinadas intervenciones de reconstrucción o de manutención parecen indicar un interés por mantener en funcionamiento ciertos atracaderos y sobre todo ciertas infraestructuras, aún cuando fuera a escala mucho más reducida. Llegados a este punto conviene preguntarse si el fenómeno de los grandes puertos de la Antigüedad, que parece encontrar continuidad sólo en las grandes escalas mediterráneas y atlánticas de la Baja Edad Media, fue efímero en parte también como fruto de una determinada elección político-estratégica (de naturaleza militar y mercantil), e incluso ideológica, yo añadiría. La misma decisión que comportaría la construcción de otras grandes obras de infraestructura que siguieron a la gran expansión y consolidación del poder imperial.

Si es así, entonces debemos guiar nuestra atención en otra dirección, tal y como indica claramente el caso de Comacchio y como demuestran las infraestructuras portuarias exhumadas en el norte de Europa y vinculadas a asentamientos activos durante la Alta Edad Media. El material utilizado para estas estructuras es obviamente la madera, incluso donde antes se había recurrido a la piedra o al ladrillo, como es el caso de Londinium/Lundewic¹⁷. Así pues, la solidez de los materiales no resulta ser un indicador firme de la funcionalidad o eficacia de un puerto, ni del esfuerzo que se haya invertido en su realización. Haitabu es buena

¹⁶ P. ARNAUD, *Les routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*, Paris, 2005, pp. 34-38.

¹⁷ G. MILNE, *The port of Roman London*, Londres, 1985 (para el puerto de época romana) y G. MILNE, *The port of Medieval London*, Londres, 2003 (para el puerto medieval).

muestra de ello, ya que se puede reconocer una organización del recinto portuario bien planificada, muy alejada de la idea de un simple punto de atraque¹⁸. Y lo mismo se puede decir, por ejemplo, de otro puerto cuya estructura se conoce bastante bien, el puerto de Dorestad, en Holanda¹⁹.

Podríamos indagar acerca de lo que ocurre en asentamientos similares documentados en el Mediterráneo, en particular en Italia, a pesar de que la historia de la Península se caracteriza por más de un elemento diferenciador respecto a los territorios del norte de Europa. El tipo de estructuras que hemos reconocido en Comacchio parecen no obstante ofrecer una respuesta afirmativa a nuestra pregunta. Desde luego sería interesante que los estudios arqueológicos se ampliaran, por ejemplo, a centros que, como Comacchio, parecen compartir un periodo de «florecimiento» durante la Alta Edad Media. Nuestra mente corre inmediatamente a Venecia y a los asentamientos de la laguna veneciana que surgen entre los siglos VI y IX. Los estudios preliminares sobre Cittanova, por ejemplo, situada en el extremo septentrional de la Laguna, podrían ofrecer resultados sorprendentes si se retomaran desde la perspectiva de este tipo de problemas. Lo mismo podría suceder en los asentamientos de la Laguna, sobre todo en los asentamientos abandonados, como Torcello, si la Arqueología se dedicara a excavar también espacios habitados y sus infraestructuras, y no sólo los monasterios. En la isla de San Francesco del Deserto, por ejemplo, fueron exhumados restos de un interesante frente de mar de los siglos VI-VII y se han identificado muelles de embarcadero en diferentes excavaciones de urgencia realizadas en Torcello.

Concluyendo, el estudio de las infraestructuras marítimas altomedievales requiere una modificación sustancial en la manera de registrar y analizar los restos arqueológicos, pero también necesita afrontar su interpretación de una forma diferente. La cuestión debería además tener en cuenta un aspecto que no hemos tratado (entre otras cosas porque nos perderíamos en tecnicismos que no nos incumben) y que no es otro que la naturaleza de las embarcaciones, tanto respecto a su tecnología naval, como en cuanto a las características de las propias naves. Sobre todo en el norte de Europa se ha constatado que hacia mediados del s. IX se hace evidente la diferencia entre naves largas y veloces (movidas esencial-

¹⁸ H. ELSNER, *Wikinger Museum Haithabu: Schaufenster einer frühen Stadt*, Neumünster, 1994.

¹⁹ Sobre Dorestad véanse los recientes trabajos de A. WILLEMSEN, *Dorestad. Een Wereldstad in de Middeleeuwen*, Leiden, 2008 y A. WILLEMSEN – H. KIK (eds), *Dorestad in an International Framework. New Research on Centres of Trade and Coinage in Carolingian Times*, Turnhout, 2010.

mente a remos) y naves anchas de naturaleza mercantil (desde las de transporte individual «personal carriers» hasta las naves de carga «cargo vessels»). Es cierto que se trata de aspectos necesitados aún de un estudio mucho más amplio antes de poder ser incorporados a cualquier tipo de interpretación global de los procesos históricos, pero desde luego no me atrevería a calificarlos como aspectos marginales.

Donde el trabajo arqueológico ha sido atento y se ha realizado de manera oportuna, donde los indicios han sido cuidadosamente reconocidos y valorados, los escenarios que se han abierto de su mano resultan ser estimulantes, tal y como espero haber podido demostrar. No obstante debemos evitar caer de nuevo en el estereotipo de una arqueología trazada a partir de la reproducción de modelos (teóricos y metodológicos) que ha caracterizado la investigación sobre el mundo clásico. Necesitamos guarecernos en un buen puerto, al abrigo de los peligros, antes de afrontar con el coraje necesario la aventura en mar abierto.