

**PUERTOS Y ARQUITECTURA
COMERCIAL EN LA
VALENCIA ANTIGUA:
LOS ORÍGENES DE UNA
LARGA TRADICIÓN**



ALBERT RIBERA I LACOMBA

DOCTOR EN ARQUEOLOGÍA

PUERTOS Y ARQUITECTURA COMERCIAL EN LA VALENCIA ANTIGUA: LOS ORÍGENES DE UNA LARGA TRADICIÓN

UN PAISAJE DIFERENTE

En el segundo de estos cursos (Ribera, Grau y Marín 2002) estudiamos el entorno físico original de la ciudad, aspecto de vital importancia para entender lo que vamos a exponer. Vista la realidad urbana actual, parece difícil creer que *Valentia* se instaló en un promontorio elevado, junto al río Turia, en medio del tramo final de una llanura aluvial. Aunque la zona ocupada por esta urbe antigua se halla a unos 4 km. del mar, en el momento de la fundación estaría a solo unos 2 km: concretamente a unos 3.000 pasos (Plinio, *Naturalis Historia III*, 20). Hace 2200 años la topografía de esta área litoral sería muy diferente (Carmona 2002). El lago de la Albufera sería mucho más grande que en la actualidad, de modo y manera que llegaría a tocar los límites de la primera ciudad, e, incluso, la rodearía, formando un todo continuo con los marjales que aun subsisten al norte de Valencia, y que llegarían a enlazar con los de la zona de Sagunt y Almenara, 30 km. más al norte (Carmona 1991). Este espacio lagunar, en su conjunto, abarcaría el extenso tramo de costa baja actualmente ocupado por la provincia de Valencia y la parte meridional de la de Castellón.

El paisaje que rodearía a la ciudad romana estaría dominado por toda una serie de accidentes acuáticos, desde el cauce de un río a varios canales, marjales y un lago muy cercano y más grande. Esta ubicación presentaría algunos inconvenientes, pero también ofrecería no pocas ventajas, como serían la mejora de su capacidad defensiva y, especialmente, facilitar las comunicaciones por vía marítima. Entornos naturales semejantes los encontramos en otras fundaciones romanas del s. II a.C., como *Aquileia* (Strazzulla 1989), en el norte de Italia, o *Narbo Martius* (Gayraud 1981), al sur de las Galias.

Los ambientes palustres eran de sobra conocidos en Roma, muy cerca de la cual no faltan estos espacios. El mismo foro de Roma se formó, ya en la época arcaica, tras la desecación de una amplia área pantanosa.

La técnica para la bonificación y puesta en cultivo de estos lugares ya estaba bastante desarrollada (Traina 1988). En Vitrubio (1.4.11-12) encontramos claras y precisas indicaciones sobre las medidas a tomar en los centros urbanos, no precisamente escasos, que se ubicaban en medio estos humedales.

Un elemento básico para la creación de este paisaje fue el río Turia, que con sus aportes hídricos alimentaba las lagunas y barrancos, y con sus aportes sedimentarios iría modificando continuamente la fisonomía del territorio (Carmona 1990 y 2002). Una aceleración en el ritmo de estos procesos deposicionales se ha podido detectar a partir del momento de la fundación de *Valentia*, y del subsiguiente aumento de la explotación de los recursos agrícolas y forestales con la introducción del sistema económico romano. Para una época algo posterior a la inicial, se han identificado las primeras evidencias sedimentológicas de fuertes avenidas fluviales (Carmona, Ribera y Lerma 1985), de las que las fuentes escritas dan cumplida y continua información a partir de la época medieval (Almela 1957). Recientes y profundos sondeos bajo los puentes medievales de la Trinitat y Serrans han constatado que la profundidad del lecho fluvial en época romana sería mucho mayor que la que se podría imaginar, al haberse llegado a ???m. de hondo sin que se hubiera alcanzado los niveles islámicos.

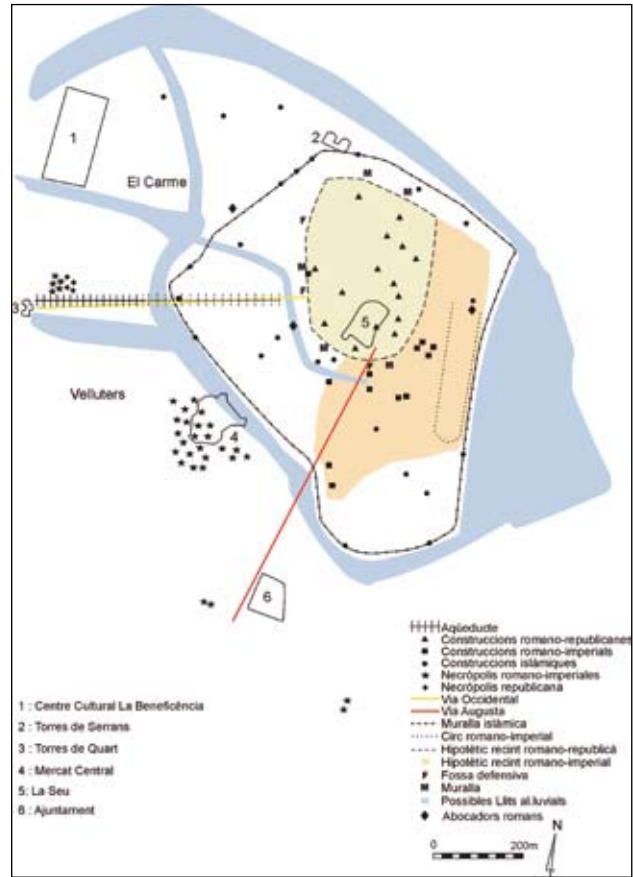
En la época romana, la topografía del lugar donde se instaló la ciudad de este momento se puede resumir diciendo que era una terraza aluvial, que formaba una zona elevada sobre su entorno inmediato. Este pequeño montículo era de forma alargada, de unos 400 por 300 m., abarcando entre 10 y 12 hectáreas, con su eje largo de norte a sur. En un principio pudo ser una isla, aunque cabe la opción que fuera una península. De hecho, la orografía actual de la zona ocupada por la antigua ciudad y sus alrededores, aun permite descubrir algunos de los trazos topográficos originales, lo que, unido a los datos arqueológicos, permite reconstruir los rasgos físicos fundamentales de la época romana.

El lado norte, el oriental y el sudoccidental de esta terraza, limitarían con zonas bastante más hondas. Al noroeste se extendía un área algo más elevada y al sudeste también se observa un amplio espacio no tan hundido. La ubicación de las vías de comunicación, tanto la Vía Augusta, que atraviesa de norte a sur la ciudad, como la que se dirige al oeste, hacia el interior, evitan estas áreas más deprimidas, lo mismo que las necrópolis (Ribera 1996) y los edificios públicos periféricos, como el circo (Ribera 1998) y el trazado del acueducto (Jiménez y Ribera 2000). El acueducto, que va en dirección oeste-este, sigue paralelo a esta vía occidental, y ambos, vía y acueducto, se sitúan al borde mismo de una amplia zona deprimida, al sudoeste de la ciudad romana y al sur de la vía y el acueducto, que se corresponde con el barrio de Velluters.

La zona portuaria romana, de la que luego hablaremos, se sitúa en la mitad oeste del frente norte, en la margen derecha del recorrido tradicional del Turia, aunque tal vez este cauce no fuera el único del río. En época antigua, no se descarta la existencia de, al menos, otros dos canales fluviales meridionales, uno de ellos, en el que se ha llegado a identificar lo que parece el pilar de un puente (Ribera 1998b, 278), ya se fue colmatando en el periodo romano, y el otro, conocido por documentos medievales y hallazgos arqueológicos, sería el que ciñó el recinto de la muralla islámica, sirviendo de foso defensivo (Badía y Pascual 1990). Fue cubierto en el s. XIV, siendo utilizado entonces como canal subterráneo, el “vall cobert”, para evacuar las aguas residuales.

En el cauce del Turia, anteriormente, se habían efectuado algunos hallazgos romanos aislados. Los más evidentes tuvieron lugar en la zona de Tendentes, a la altura del Jardín Botánico, bien al oeste de la ciudad. Allí, entre 1934 y 1935, se recuperaron monedas y fragmentos de ánfora de la época republicana, que se relacionaron con unos pequeños muros de piedra. Todo apareció cubierto por una potente capa de arenas (Sentandreu 1966).

Para la época medieval se dispone de varias referencias escritas sobre la navegabilidad del Turia y la descarga de mercancías transportadas por barcos a través del curso fluvial. En 1755, incluso se llegó a celebrar una naumaquia para conmemorar las fiestas de San Vicente Ferrer. En el periodo romano, el cauce del Tu-



Plano de Valencia y su entramado de canales en época romana

ria estaría a mayor profundidad y, como el río aun no estaba sangrado por la red de azudes, canales, acequias y molinos, que se fue creando posteriormente, ni estaba retenido por embalses, debió ser bastante más caudaloso y permitir, sin muchos problemas, la comunicación directa con el mar, situado por entonces a solo 2 km. (Carmona 1990b). Sin embargo, también hay que tener en cuenta que su calado tampoco debió ser excesivo, por lo que este tráfico fluvial lo realizarían pequeñas embarcaciones, que contactarían, ya en el mar, con las grandes naves onerarias. (Fernández 1984, 104-105). Algunas prospecciones subacuáticas han permitido localizar, ya en el mar y siempre sobre fondos rocosos que facilitan el anclaje, 2 de las zonas donde tendrían lugar estas tareas de intercambio de mercancías entre los grandes barcos marítimos y las pequeñas embarcaciones fluviales. Una se encuentra a casi 6 km. al norte de la desembocadura tradicional

del Turia, frente al barrio de la Malvarrosa, emplazamiento que ya fue usado en un momento tan antiguo como los inicios del s. V a.C., y solo vuelto a frecuentar a partir de mediados del s. II a.C., coincidiendo con la fundación de la ciudad (Fernández, Gómez y Ribera 1989). El otro desembarcadero se sitúa a unos 5 km. al sur del río, frente a El Saler, donde se documenta con claridad el inicio de su actividad a partir del momento mismo del nacimiento de *Valentia* a mediados del s. II a.C. (Fernández 1984. Ribera y Fernández 1985).

Las evidencias y referencias de la existencia de un puerto o muelle marítimo en la antigüedad son nulas. El lugar ocupado por el barrio portuario actual, sólo fue tal a partir del siglo XIII, cuando se constata fehacientemente la creación de El Grau, que durante muchos siglos fue un embarcadero con muelles de madera. Para la etapa islámica hay alguna información sobre la existencia de alguna clase de lugar de amarre en el litoral, o simplemente de una zona en la que los barcos se ponían en seco sobre la arena. Pero estas noticias no son nada precisas sobre su ubicación, por lo que aun no se puede localizar con exactitud donde estaría el pequeño puerto de mar, ni algunas de las 2 rábidas (conventos-fortalezas del mundo musulmán que se instalaban en las desembocaduras de los ríos para su protección) que se conocen por la documentación medieval del tiempo de la conquista cristiana. La presencia de estas rábidas es un claro argumento para suponer que el Turia, en esos momentos, sería perfectamente navegable, ya que la principal función de estos edificios, bien conocidos a lo largo del litoral, era la de vigilar las incursiones navales e impedir su progresión a través de los cursos fluviales (Franco 1993). Una prueba de la mutabilidad del curso del Turia la tenemos precisamente en los diferentes lugares en que se encontraban estos puertos marítimos medievales, ya que desde el s. XIII, después de la conquista cristiana, el nuevo Grau estaba en un lugar distinto al de la época islámica (Boira y Serra 1994), que según recientes investigaciones parece ser que debió estar situado algo más al sur (Carmona 2002). Estos cambios de ubicación se relacionan con desvíos naturales del recorrido del Turia en su tramo final. Evidentemente, si hubo alguna hipotética instalación portuaria romana en la desembocadura del Turia, es más probable que se encontrara por esta zona meridional que, además, se comunicaría más fácilmente con el lago de la Albufera.



Excavaciones en el puerto fluvial de la c/ Conde de Trenor

Como ya hemos comentado al principio, el lago de la Albufera ocuparía una extensión mucho mayor que en la actualidad, y no se puede descartar, más bien al contrario, que, los canales (golas) que comunican la zona lagunar con el mar, fueran usados como vía de acceso hacia la ciudad y, asimismo, sería un lugar de resguardo ante las inclemencias marinas, algo que si se conoce para la época islámica (Azuar 1988).

LA ÉPOCA ROMANA REPUBLICANA

Dejando de lado la posibilidad, atestiguada en época islámica, de que los barcos fueran “aparcados” sobre

las arenas de la playa, algo más propio de las ligeras embarcaciones militares, las opciones para ubicar el puerto romano de *Valentia* son, a priori, varias, sin que se entienda que sean excluyentes entre sí, pudiendo, muy bien, haber existido varias vías de acceso, con sus consiguientes lugares de amarre, desembarco y almacén.

La mayor parte de la cultura material mueble de los primeros habitantes de *Valentia* era de procedencia foránea, especialmente de la península itálica, predominando los productos de la Campania, como las ánforas de vino, la vajilla de mesa de Nápoles y Cales y una buena proporción de la cerámica cocina. De otros lugares de Italia, pero en menor cantidad, también llegaron vino y aceite de Apulia y vajilla de Etruria y Sicilia. También minoritarias, pero siempre presentes, fueron las ánforas de vino de Rodas, de aceite de Tripolitania, de salazones de Gades y de contenido desconocido de Ebusus, además de otros objetos más escasos del mundo griego y púnico (Marín y Ribera 2000, 2001. Ribera y Marín 2003). Esta constatación indica una evidente dependencia del comercio exterior. La nueva ciudad, desde sus orígenes, fue un importante centro consumidor y redistribuidor de gran cantidad de mercancías que sólo pudieron llegar a través del transporte marítimo y fluvial.

Uno de los hallazgos más elocuentes es un vertedero de la época de la fundación, ubicado al nordeste de la ciudad, en la calle Barón de Petrés, cerca pero fuera del recinto urbano y también más cerca aun del cauce tradicional del río. Su contenido es cronológicamente homogéneo, y se formaría con los restos rotos, caídos al descargar un cargamento desde el próximo curso fluvial. Había ánforas itálicas y tripolitanas, vajilla de Nápoles, mayoritaria, y unas pocas de Etruria y Cales. Estos materiales no estarían muy lejos del lugar en que fueron desembarcados y se encontraron junto a la vía que conducía directamente a la puerta oriental, a unos 100 metros. Si continuamos hacia el oeste, y entramos en la ciudad de la etapa republicana, sin dejar esta vía, el *decumanus maximus*, poco antes de llegar al foro encontraríamos un gran edificio, cuyos cimientos y primeras hileras estaban construidas con grandes sillares de caliza travertínica dispuestos en opus quadratum. Su anchura era de 24'20 m., la misma que se supone a las insulae de este momento. Estaba compartimentado en 4 alargadas e idénticas naves, cuya longitud no se conoce, por salir fuera del área excavada,

pero que, en todo caso, era de 12 m. como mínimo. La anchura de cada una de las naves era de 5'20 m.. Esta gran construcción pública ha sido identificada con un *horreum* (Ribera 1998b, 450), un gran almacén, siendo similar a otros que se conocen a lo largo del mundo mediterráneo (Rickman 1971).

No sería nada extraño que uno de los más grandes edificios de la primera *Valentia* fuera un *horreum*, vista la gran cantidad de materiales importados que se conocen. Seguramente, una de las principales fuentes de riqueza de la ciudad en esta época no fuera otra que la de hacer de intermediario y redistribuidor comercial con el entorno indígena, hacia donde se llevarían una buena parte de los bienes de consumo que llegarían a través del río y del lago, se desembarcarían en sus orillas y se almacenarían en este *horreum*, antes de ser repartidos por la ciudad o expedidos hacia el territorio circundante. No se descarta que el Turia se usara también para llevar estos productos importados río arriba, pero el transporte principal ya seguiría las rutas terrestres. El mejor ejemplo de esta actividad, son los frecuentes hallazgos de monedas de *Valentia* y de una cierta cantidad de estas importaciones foráneas, que se efectúan en el gran centro ibérico de los Villares de Caudete de las Fuentes, identificado con la ceca de *Kelin*, situado a 100 Km hacia el interior (Mata 1991). Sería muy verosímil, pues, que dada su condición de privilegiado centro romano-itálico, el único en 500 Km. de costa, entre *Carthagonova* y *Tarraco*, y su fácil comunicación por mar y tierra, la primera *Valentia* jugaría el papel de emporio comercial de una amplia área litoral y del interior.

Para este periodo inicial, sin embargo, no se conocen estructuras constructivas que se puedan relacionar con una instalación portuaria clara. En la zona norte, junto al río, en la excavación de la calle Conde de Trenor 13-14 y 11, donde en 1997 y 1999, respectivamente, se localizó un pequeño puerto fluvial de la etapa imperial (Burriel *et alii* 2003 y 2004), son muy pocos los restos que quedaron de la etapa anterior, arrasados en gran parte por las construcciones de la época imperial, aunque se encontraron abundantes muestras de la frecuentación de esta zona desde el momento de la fundación de la ciudad, como sería el caso de la posible presencia del foso de la muralla, de fosas/basurero y otros indicios constructivos, caso de agujeros de poste y pavimentos de tierra compactada de cabañas, como

las que se han encontrado en otros lugares de la ciudad en su momento inicial (Marin y Ribera 2002).

Unos pocos metros más hacia el sur, en la plaza de Cisneros, por debajo de un gran *horreum* de la época imperial, aparecieron unas sencillas construcciones, muy deterioradas, de la etapa republicana que parecían barracones de tipo campamental (Pamment 1996), que tanto pueden ser modestas viviendas como pequeños almacenes. Se trata de dos edificios de planta rectangular compartimentados en amplias habitaciones alargadas con una gran estancia destinada a cocina. En una de estas cocinas se halló un hogar construido con adobes del que se conservaba la plataforma y parte de la bóveda y en la otra un gran hogar. Los muros de estas edificaciones eran de tapial de tierra y adobes, reforzados con piedras en las esquinas y enlucidos con cal. Los suelos, en su mayoría, eran de tierra compactada y encalados, a excepción de dos estancias que tenían pavimentos realizados con mortero y lascas de piedra. Al oeste de estas construcciones, se encontraron dos hogares aislados de cualquier construcción, pero posiblemente formarían parte del interior de sendas viviendas. De esta primera etapa también se recuperaron bastantes materiales cerámicos que aparecieron arrojados en grandes basureros. En su gran mayoría estaban formados por cerámica romana y en menor proporción por cerámica ibérica. Además se recuperaron otros materiales como piedras de molino, fíbulas, pendientes, objetos de hueso y monedas (Serrano 2000a).

Todas estas construcciones se encontraban cubiertas por un estrato de tierra con numerosos carbones y cenizas, cuya cronología coincide el momento bélico que arrasó la ciudad en el 75 a. C, con motivo de las guerras sertorianas (Ribera y Calvo 1995). En este nivel aparecieron puntualmente concentraciones de materiales pertenecientes a la panoplia militar, piezas de hueso, pesas de telar y un voluminoso conjunto de cerámicas romanas e ibéricas, destacando dos tinajas, una de ellas decorada con motivos vegetales y otra con representaciones de carácter mitológico (Marin, Ribera y Serrano 2003). Tanto en la fase de fundación como en la de destrucción, en esta excavación cercana al río se han encontrado numerosas cerámicas que atestiguan la fluidez de las relaciones comerciales durante todo el periodo republicano.

Tras algunos años de abandono, en torno al cambio de era, y sobre el nivel de destrucción, en esta zona de la

ciudad se instalaron talleres artesanales entre los que destaca un obrador alfarero (Ribera y Marin 2005).

LA ÉPOCA IMPERIAL

Uno de los primeros indicios que nos hablan de la reocupación de la ciudad en esta etapa, nos la proporciona un pequeño depósito de fragmentos de ánforas de la segunda mitad avanzada del s. I a.C., situado hacia el oeste, en la calle de las Tenerías, en plena periferia urbana (Ribera 1998b, 273), pero muy cerca del brazo fluvial que se colmató después de la época islámica, ya que sirvió de fosa defensiva a la muralla de esta época. Estas ánforas se encontraban entre el foso, al oeste, y la muralla, al este. Sería un pequeño basurero cercano a un área de descarga, como el que hemos visto de la época republicana en la calle del Baró de Petrés. Pero el mejor conjunto de cerámicas para este momento de renacimiento de la ciudad, lo ha proporcionado el relleno, seguramente ritual, del pozo de un santuario de la etapa precedente, vinculado con el culto a las aguas de probable carácter salutarífico, probablemente un *Asklepeion* (Albiach *et alii*, en prensa). En su interior apareció gran cantidad de cerámicas, la mayor parte de ellas fabricadas a bastante distancia, como la sigillata de Arezzo, la cerámica de cocina itálica y africana, además de ánforas de la Bética (Albiach *et alii* 1998). Aunque la proporción de materiales de posible procedencia local ya es superior a lo que era normal en la etapa republicana, aun se constata claramente la llegada de grandes cantidades de productos foráneos, seguramente a través de la reactivación de los accesos por vía acuática. Pero a partir de esta época, los flujos comerciales empezaron a cambiar, y cada vez tendría más importancia la exportación de productos locales, como el vino que se envasaba en las ánforas fabricadas en los cercanos alfares de Catarroja (García-Gelabert y García 1997) y Paterna (Mesquida y Villaroel 2003).

Aunque se fecha con exactitud, entre el 5 a.C. y el 5 d.C., el inicio de la recuperación de la vida urbana, hasta fines del siglo I d.C. no se asiste a un proceso de expansión urbana general, acompañado por gran cantidad de materiales importados, entre los que destacan por su abundancia la cerámica sigillata hispánica de la zona de la Rioja (Escrivà 1989), que tras descender por el Ebro, saldrían al mar y remontarían el Turia hasta *Valentia*, demostrando la importancia del transporte



Foto aérea del horreum de la plaza de Cisneros

fluvial en estos tiempos, como se ve en las construcciones portuarias de *Caesaraugusta* (Aguarod y Erice 2003). Por vía marítima llegaría desde Túnez la cerámica africana A, que durante el s. II d.C. compartió con la sigillata riojana la oferta de la vajilla de mesa y en el s. III d.C. se convirtió en casi un monopolio. Desde la misma zona tunecina arribaron ánforas de aceite y grandes cantidades de cerámica de cocina.

Los hallazgos estratificados de las excavaciones de la plaza de la Reina, que durante los 3 primeros siglos de la Era colmataron paulatinamente un canal fluvial, muestran la evolución del comercio en la *Valentia* del imperio, en el que se aprecia la continua llegada de productos de la Bética (ánforas de salazones), interior de Hispania (vajilla de mesa) y Africa (ánforas de aceite, vajilla de mesa y cocina) (Escrivà 1989). Para mediados del s. II d.C. se dispone de un gran depósito de ánforas, aun inédito, el de la plaza del Negrito, que demuestra la vitalidad del comercio en este momento,

con ejemplares hispanos, africanos y orientales, que encuentra un casi exacto paralelo en otro hallazgo de ánforas del entorno rural de la ciudad (Pascual y Ribera, 2000).

La infraestructura de almacenaje se mantendría en el mismo lugar y con características similares, si interpretamos como un *horreum* el edificio de planta peculiar, que se construyó en el periodo flavio sobre los restos del más antiguo de la etapa republicana, algunos de cuyos muros le sirvieron de cimiento (Marín, Pià y Rosselló 1999).

Pero sin ninguna duda, el hallazgo más importante de carácter portuario lo han proporcionado las sencillas y evidentes construcciones de las excavaciones de la calle Conde de Trenor 13-14, junto al viejo cauce del Turia, por detrás de las Torres de Serrans. Su estado de conservación no fue muy bueno, al haber sido muy afectadas por los cimientos de edificios de la época

medieval y moderna. Sin embargo, se detectaron los rasgos esenciales de una pequeña instalación portuaria junto a uno de los canales del Turia, el que ceñía a la ciudad por su parte norte. En el área excavada, 120 m² (10 x 12 m.), de norte a sur, se distinguían sensibles y marcadas diferencias de cota, siempre más baja hacia el norte, en dirección hacia el cauce del río.

Este cambio de nivel tendría, en parte, un origen natural, pero también se apreciaba la mano humana, que había rebajado, con escalonamiento, la parte septentrional, formando una especie de graderío de unos 3 m. de ancho, trabajos que en esta zona habían cortado los estratos de la fase republicana, que sólo se pudieron documentar en la parte meridional. Este rebaje del terreno, iría acompañado de un acondicionamiento de la superficie, que fue compactada con arcillas, piedras y desechos constructivos, y por la instalación de una cierta infraestructura, de la que sólo se conocen unos pocos vestigios de lo que sería una primera fase, de fines del s. I e inicios del II d.C.. Al norte de esta zona rebajada, a un nivel inferior, se ha identificado un canal artificial, de 4'20 m. de ancho, que se dirigía, desde esta zona artificialmente rebajada, hacia el cauce del río, situado al norte. Los 2 laterales del canal estaban formados por sendos sólidos muros paralelos, de 0'47 m. de grosor, de los que se llegaba a conservar 1'42 m. de altura, contruidos de mampostería trabada con *caementicium*, al modo de *opus vittatum*. Este canal se adentraba en el corte norte, por lo que tan sólo se llegó a ver 2 m de longitud desde su extremo sur. Al estar asentados en el fondo de la trinchera del canal, la base de estos muros estaba a 6 m. de profundidad, o sea, a 1'50 m. por debajo del nivel de circulación del muelle y a 9'35 m sobre el nivel del mar. Al este del canal se encontró una zona pavimentada con un sólido empedrado de grandes cantos de río.

Al sur del graderío se extendía una zona más elevada, 1 m., sobre la que quedaban los restos muy deteriorados de una pequeña cloaca de desagüe. Su trayecto, de sur a norte, se dirigía directamente al canal. A 3'50 m. hacia el este, quedaban los escasos vestigios de una pequeña habitación aislada, de planta rectangular, de 1'75 m de ancho, cuya longitud no se pudo determinar, pero que, en todo caso, no sería superior a los 5 m. Todas estas estructuras presentan la misma orientación, norte-sur. A partir de la segunda mitad del s. II d.C., se produjeron unas reformas que, en gran medida, arrasaron o cubrieron las construcciones de la fase más antigua.

Por encima del pavimento de cantos rodados, que estaba junto el canal, y sobre la pared oriental de éste, se construyó un muro de *opus caementicium* orientado este-oeste, penetrando en el corte este, de manera que sólo se documentó un tramo de 4'45 m. Estaba escalonado y conservaba 1'80 m con 0'50 m. de amplitud. A la cara sur se le adosaban una conjunción de canal y balsas o cisternas que presentaban las típicas molduras de media caña en los ángulos interiores. Una pequeña escalera de tres peldaños, que accedía a la zona donde estaba el canal, se adosaba a la cara norte del mencionado muro encofrado. Este nuevo complejo indicaría una pequeña expansión hacia el norte de las instalaciones portuarias.

En la zona sur, por encima del graderío, se observó también una ampliación de la habitación allí existente, que se hace más grande en dirección este, arrasando algún muro de la primera fase, cubierto con un modesto pavimento de tierra compactada.

En 1999, a escasos metros al este de las estructuras descritas, se encontraron otras de aspecto muy similar y sincrónicas, construidas sobre rellenos de la segunda mitad del s. I d.C.. Era un muro de *opus caementicium* o encofrado de mortero de cal y piedras de buena factura. Orientado norte-sur, conservaba 3 metros de desde su extremo sur, con un alzado máximo de 1.5 m. La anchura era de 47 cm y las cajas para el encofrado tenían una altura de 0.45 m. En el extremo sur se excavaron los restos de un cimientado de piedras calizas orientado perpendicular al anterior (este-oeste), muy alterado por fosas de cronología más reciente que prácticamente lo habían destruido.

Asociados a estos cimientados se hallaron también restos de pavimentos muy mal conservados, de mortero de cal y gravas. Lo más característico de estos pavimentos era que en algunos trozos de mortero presentaba abundantes conchas marinas de pequeño tamaño.

En las excavaciones del puerto de *Londinum*, junto al Támesis, se han encontrado algunos elementos semejantes a los que hemos visto en esta excavación de *Valentia*, como serían las canalizaciones que desaguan al río y la existencia de una superficie alisada y de pequeños departamentos junto a la orilla (Milne 1985). También semejantes serían los numerosos canales portuarios de Aquileia (Rosada 2003). A unos 50 m. al sur de esta zona portuaria, se ha identificado



Reconstrucción infográfica del puerto romano de Valentia

lo que parece ser un edificio destinado al almacenaje. Ocupa toda la longitud de una supuesta *insula*, 24 m., al haberse encontrado los 2 *decumani* que lo delimitan, pero se desconoce cual sería su anchura, en todo caso superior a 30 m.. Aunque la mayor parte de los muros se conservan solo a nivel de la cimentación, se conoce la mayor parte de su planta, compuesta de un patio central con pequeñas e irregulares habitaciones articuladas a su alrededor, algunas de las cuales tendrían un acceso directo desde la calle. En su lado oriental, un largo pasillo parece que también servía para comunicar entre sí varios de los departamentos situados al este. En el ángulo sudoriental de este corredor, junto a la fachada, aparecieron 3 grandes tinajas, *dolia*, destinadas al almacenamiento de víveres, encastradas en el pavimento.

Desde el *decumanus* meridional se accedería al menos a cuatro habitaciones de este edificio, destacando una de ellas de planta cuadrada de 8 m por 8 m, rodeada por cuatro columnas, En su interior se recuperaron algunos elementos arquitectónicos: un basamento y un capitel, así como fragmentos de pintura mural y placas de mármol. Desde esta estancia se accedería a un patio central, a cielo abierto, rodeado por el norte, este y oeste, de 10 pequeñas estancias rectangulares, de dimensiones variadas, pero nunca superiores a 4 m. de lado. La mayor parte de las paredes se conservaban sólo a nivel del cimiento. Los pocos tramos de muro que se vieron, eran de *opus caementicium* o de mampostería diversa: *opus africanum* u *opus vittatum*. Los escasos pavimentos que quedaban, eran muy modestos: tierra compactada con lechadas de cal en la superficie (Serrano 2000b).

Al sudeste se excavó un gran espacio, de 12m. por 6m, que también pertenecería a este edificio. En su interior se recuperaron fragmentos de mosaico y de pintura mural, entre los que había una cabeza femenina, que se ha identificado con Venus, deidad vinculada a los edificios y actividades comerciales (Jiménez 2000).

En un principio, se había propuesto que esta última habitación formara parte de otro edificio diferente al supuesto *horreum*, y que el ancho pasillo que va por el norte de la excavación, fuera un *decumanus* (Serrano 2000b), que sería el más septentrional de todos los que hasta el momento son conocidos. Sin embargo, también se puede plantear que esta habitación, la única que ha proporcionado indicios de cierta decoración cuidada en pisos y paredes, se pudiera integrar en el almacén, del que tan solo lo separa una pared. Asimismo, el supuesto *decumanus* septentrional plantea no pocas dudas sobre su carácter de vía pública, ya que presenta bastantes aspectos anómalos. El primero sería su anchura, 4'5 m., que parece algo reducida, aunque en la misma *Valentia* conocemos otro *decumanus* de esas dimensiones, el de la excavación de "Banys de l'Almirall", en el sudeste de la ciudad (Ribera *et alii* 1991). Pero esta pequeña calle, al menos, disponía de un pequeño canal de desagüe, que discurría bajo del nivel de circulación, como suele ocurrir en el viario romano, algo que no sucede en esta supuesta calle de la plaza de Cisneros, donde en la superficie, simplemente se observa una pequeña depresión para que corra el agua. Además, ni al norte ni al sur de este corredor, quedan los más mínimos restos de un porticado, algo que si aparece, sin ir más lejos, en esta misma excavación, en el *decumanus* situado al sur, que, además, está pavimentado con grandes losas, que se asientan sobre la habitual cloaca, mientras que la supuesta calle del norte, está construida con un potente estrato de mas de medio metro de gravas compactadas y endurecidas. Este edificio sería parte de un gran *horreum*, ligado con el cercano puerto. Se piensa en un gran *horreum*, ya que es muy posible que el extraño *decumanus* septentrional sea, más bien, uno de los largos pasillos que tantas veces se encuentran en los *horrea* del Alto Imperio (Rickman 1971). Esto implicaría que el pequeño tramo que se excavó al norte de este pasillo, con otros 2 departamentos, también formaría parte de este *horreum* y, por ende, que el límite septentrional del edificio habría que trasladarlo varios metros hacia el norte, con lo que



Restos de las instalaciones del puerto fluvial de la c/ Conde de Trenor

abriría directamente al puerto fluvial, o a las murallas, en el caso que en la etapa imperial *Valentia* dispusiera de ellas, a no ser que se tratara de las del antiguo recinto republicano.

Gracias a los datos de las excavaciones de la calle Conde de Trenor (1997) y de la plaza de Cisneros (1998), sabemos que esta zona del norte de *Valentia* debió estar dedicada a las actividades comerciales y de almacenamiento de mercancías (Burriel *et alii* 2003 y 2004). Muy recientemente, en otros lugares de Valencia, siempre junto a antiguos canales fluviales, han aparecido vestigios que se pueden relacionar con otras zonas portuarias antiguas. Sería el caso del posible muelle de grandes sillares aparecido en la zona noroeste, en la



Basurero de la época fundacional con ánforas de Italia y Libia

calle de las Rocas¹, justo por debajo de la barbacana de la muralla islámica, cuyo recorrido se ceñía a uno de los lados de un canal fluvial que se dirigía hacia el sur y que sirvió de fosa defensiva del recinto musulmán (Badía y Pascual 1990). En la parte sudoeste de la ciudad romana también empiezan a aparecer indicios de posibles áreas portuarias en la zona de la calle Tapinería, donde se han encontrado los restos de otro posible muelle de sillares, sobre el que se levantaron varias estructuras asociadas con el agua que se han interpretado como unas termas (Herreros y Viñes en prensa).

La evidencia arqueológica indica que *Valentia* contaba con una mínima infraestructura que facilitaba su conexión con el mar por vía acuática, lo que, en el contexto de la época, suponía el privilegio de disponer del más eficaz y barato medio de transporte por entonces existente, que alcanzó su máximo desarrollo y un alto nivel organizativo durante el Alto Imperio (Chic 1993). No sería de extrañar, a tenor de lo visto en otras ciudades mejor conocidas (Pérez Ballester y Pascual 2003), que tan solo conociéramos una mínima parte de lo que fue el complejo portuario de la ciudad en época romana.

EPILOGO

Las instalaciones de la calle Conde Trenor quedaron fuera de uso a fines del s. III d.C., en consonancia con lo que sucedió en esta misma época en el resto de la ciudad (Ribera 2000). Sin embargo, aunque durante

el Bajo Imperio no aparecieron restos de actividad constructiva, si que hay indicios de frecuentación humana, como una fosa o silo, colmatado con materiales de fines del s. IV d.C. (Burriel y Rosselló 2000), no habiéndose encontrado más indicios de actividad humana en la zona hasta el s. XI. Sobre el *horreum* de la plaza de Cisneros han aparecido claros indicios de un nivel de destrucción de la segunda mitad del s. III d.C., al que siguió una fase de reconstrucción del s. IV, cuyo elemento más destacado es un horno para la fabricación de vidrio (Albiach y Soriano 1989). Durante la etapa visigoda (s. VI-VII) no se han encontrado restos de edificios en toda la parte norte de la ciudad, antaño ocupada por el área urbana romana, aunque no faltan las pruebas de una frecuente utilización económica de toda esta zona, como sería la considerable abundancia de silos, que acaban convertidos en basureros, y la presencia de grandes fosas, que se usaron como vertederos (Ribera y Rosselló 2000. Rosselló 2000). Hasta inicios del s. VII se constata la regular llegada de materiales importados, especialmente del norte de África y del Oriente bizantino, lo que viene a suponer la permanencia de alguna instalación portuaria durante el periodo tardoantiguo (Ribera y Rosselló 2005. Pascual, Ribera y Rosselló 2003).

La información de esta área portuaria de *Valentia* se puede ampliar considerablemente con motivo de las futuras obras para la construcción de un largo túnel que se ha proyectado que recorra (y arrase) todo el frente norte del núcleo histórico de Valencia, lo que en términos arqueológicos se corresponde no solo con el enlace del puerto romano y el río, con la posibilidad de encontrarse restos de embarcaciones y ánforas, sino que también supone la afección de los fosos de los sendos recintos medievales y la ubicación de los puentes más antiguos. Los recientes e inesperados, pero muy espectaculares hallazgos de los navíos hundidos en un antiguo cauce del Arno, en lo que fuera el puerto fluvial romano de Pisa (Camilli y Setari 2005), ponen de manifiesto las posibilidades y problemas a que, en un futuro próximo, se puede llegar con esta clase de intervenciones ubicadas sobre lo que fueron los antiguos puertos fluviales. El éxito de este ambicioso proyecto debe ineludiblemente incluir un estudio arqueológico pormenorizado, lo más profundo y previo posible, de toda la extensa área afectada.

¹ Información facilitada por Javier Mañez, a quien agradecemos su colaboración

