

**Juan José Ferrer Maestro**

**LOS «PUERTOS DE COMERCIO» Y LAS «ASOCIACIONES DE GENTES DE MAR», EN RELACION CON LA PENINSULA IBERICA.**

Los contactos entre los pueblos colonizadores del Mediterráneo y las costas de la Península Ibérica (1), adquirieron un sentido esencialmente práctico para el comercio heleno a partir de la toma en consideración de la aventura marítima de Kolaios de Samos, el **naukleros** (2) que descubrió a los intereses griegos, hacia 600 a.C., las minas de plata de Tartessos (3).

La estructura comercial griega se reflejaba en la actividad de los **emporía** (4). Estos establecimientos coloniales no solamente constituían lugares de intercambio greco-indígena, sino que además permitían el tráfico mercantil entre comerciantes de diversa nacionalidad; es decir, se producía un flujo de importaciones de productos cerámicos, de objetos decorativos, y en algunos casos de artículos alimenticios como vino y aceite, junto a exportaciones justificativas de la propia fundación de los emporios, singularmente metales. Para la realización práctica de estas empresas se requería disponer de suficientes y efectivos canales comerciales, capaces de aprovisionar las importaciones y evacuar las exportaciones. (5)

La generación del intercambio comercial requería dos elementos imprescindibles para ser ejecutado, una vez deducida la conveniencia de llevarlo a cabo por el propio interés finalista de toda transacción. Así, una vez previsto el lucro de cualquier acción de comercio, era necesario disponer de un conjunto de mercancías lo suficientemente atractivas como para poder obtener a cambio dinero o productos de especial interés; y por otro lado había que trasladar la oferta de aquellas mercancías y la distribución de los productos obtenidos.

En este sistema, la disponibilidad de las mercancías que debían ofrecerse como precio de intercambio era representada por el **emporos**, comerciante asociado a transacciones marítimas lejanas, que, en algunos casos, define al mercader que acompaña al ejército con el fin de aprovisionar sus necesida-

- (1).— Véase M. Almagro Gorbea, **Colonizzazione e Acculturazione nella Penisola Iberica**, Forme di contatto e processi di trasformazione nella società antiche, Pisa-Roma 1983, pp. 429-461, para el proceso de aculturación de la Península a través de los contactos coloniales.
- (2).— Tal como le califica Herodoto IV, 152.
- (3).— Sobre el viaje de Kolaios vid. Burchner, RE XXIV, s.v. **Samos**, col. 2203; y Schulten, **Tartessos**, Madrid 1972, p. 83. Tarradell, **Economía de la colonización fenicia**, Economía antigua de la Península Ibérica, Barcelona 1968, p. 93, acerca de la explotación de estas minas ligada a las actividades económicas de los fenicios para una época situada a partir de los siglos VII-VI, a tenor de los restos cerámicos de carácter fenicio aparecidos junto a las escorias de las minas de Riotinto.
- (4).— J. Velissaropoulos, **Les nauclères**, Grecs, Genève-París 1980, p. 29 ss.; J. Rougé, **Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain**, París 1966, p. 108.
- (5).— E. Cuadrado, **Corrientes comerciales de los pueblos ibéricos**, Economía antigua de la Península Ibérica, Barcelona 1968, p. 122 ss., ofrece una relación de las mercancías sobre las que se basaba el intercambio importación-exportación.

des. (6).

El otro elemento presente en el **emporion** era el **naukleros** (7), sin duda el ejecutor material del tráfico; patrón de su propia embarcación, quien transportaba tanto sus mercancías como las de los mercaderes que adquirían sus servicios. Este aspecto singular de la figura del **naukleros** griego significa que rechazaba la aplicación de elementos selectivos en el origen o la procedencia de mercancías y viajes, y resulta más apropiado suponer que el sentido práctico del comerciante se superponía a determinadas fobias internacionales.

En cuanto a los procedimientos aplicados en los establecimientos coloniales fenicios, podemos pensar que siguieron una similar actuación; incluso si atendemos la afirmación de Plinio cuando dice que los púnicos inventaron el comercio (8), concluiremos en que estas prácticas mercantiles suponen una extensión del modo fenicio de comerciar. Efectivamente, antes del viaje de Kolaios los fenicios habían descubierto el gran valor de las minas argentíferas del sur de la Península (9), y su predisposición al intercambio comercial no desaprovecharía la oportunidad ofrecida por tan sustancioso negocio (10).

Ya se ha hablado acerca de los contactos comerciales de los púnicos con los griegos a través de El Pireo —abierto a tal fin desde el 449 a.C.— y a la utilización de Marsella o Ampurias con idéntico fin en esta parte del Medite-

- (6).— Cf. H. Knorringa, *Emporos: Data on Trade and Trader in Greek Literature from Homer to Aristotle*, Amsterdam 1926, p. 59, 60-66. Velissaropoulos, *op. cit.*, p. 35 ss.; Rougé, *op. cit.* pp. 272 ss. En su origen, el **emporos**, sería el individuo que sin poseer embarcación propia viajaba a bordo de la nave de otro, Knorringa, p. 7.
- (7).— Cf. Velissaropoulos, *op. cit.*, p. 48 ss.; Rougé, *op. cit.*, pp. 229 ss.
- (8).— Plinio, NH VII, 57, 8-9.
- (9).— Diodoro V, 20 ss.; cf. R. Thouvenot, *Essai sur la province romane de Bétique*, París 1940, pp. 34-66, y Schulten, *Geografía y Etnografía antiguas de la Península Ibérica*, I, pp. 283-285 y II, pp. 266 ss., acerca de las condiciones naturales de la antigua Turdetania y la importancia de la plata ibérica en las fuentes y su utilización como objeto de lujo ya desde la cultura de El Argar. Aquella plata que hace exclamar a Plinio (NH XXXIII, 96): *reperitur in omnibus provinciis sed in Hispania pulcherrimum, id quoque in sterili solo atque etiam in montibus, et ubicunque una inventa vena non procul invenitur alia...*
- (10).— La dedicación a los negocios por parte de los fenicios es destacada ya hacia el 700 a.C. en la Biblia por el profeta Isaías (23,8): «...Tiro la coronada, cuyos mercaderes eran príncipes, cuyos negociantes eran grandes de la Tierra...». Sin embargo, no debemos interpretar todos los asentamientos fenicios del Mediterráneo occidental como de exclusivo interés comercial; como consecuencia de la presión asiria a la que se ven sometidas las ciudades de Fenicia, se produce, entre finales del siglo IX y comienzos del VIII, una diáspora de sus habitantes hacia occidente en busca de asentamientos más seguros, que, a pesar de su utilización como puntos de escala náutica, tendrán una dedicación específicamente agrícola, y a los que no será ajena la Península Ibérica; c.f. C.R. Whittaker, *The Western Phoenicians: Colonisation and Assimilation*, PCPhS, 200 (NS 20), 1974, p. 78; J. Alvar, *La navegación prerromana en la Península Ibérica: Colonizadores e Indígenas*, Tesis doctoral, Univ. Complutense, Madrid 1981, pp. 87-88 sobre el comercio fenicio, véase pp.94 ss. del excelente trabajo de M. E. Aubet *Tiro y las colonias fenicias de Occidente*, Barcelona, 1987.

rráneo, como demuestra el uso del doble sistema de valores monetarios ampuritanos (11). No es de extrañar, por tanto, que la existencia de sociedades mercantiles mixtas heleno-púnicas se diese también en empresas relacionadas con la Península, aunque no poseamos testimonios de tal circunstancia.

Los acontecimientos del siglo VI a.C., con la caída de Tiro frente a Nabucodonosor —574— y la transmisión de sus intereses occidentales a Cartago, produce un cambio de dominio en los canales comerciales que confluyen en la Península Ibérica, mientras que la batalla de Alalia —535— materializa la rivalidad mercantil de griegos y cartagineses, alentada muy posiblemente por el filohelenismo de Argantonio, el monarca de Tartessos. Sin embargo, el enfrentamiento no supone el reconocimiento de una intransigente competencia entre comerciantes; más bien habría que catalogarlo como una lucha de intereses públicos, teniendo en cuenta que el competidor de un traficante es otro traficante, independientemente de su nacionalidad.

Si Argantonio fomentó la penetración, e incluso el establecimiento de emporios comerciales griegos, en una zona tradicionalmente considerada como púnica, tampoco podemos interpretarlo como el resultado de un especial afecto hacia los helenos; en todo caso, creemos que su actitud en estimular la competencia sería fruto de las exigencias del agobiante control monopolístico ejercido por Cartago. Esta característica, propia de intereses de estado, no fue obstáculo para establecer lugares de libre intercambio entre mercaderes de una u otra nacionalidad como consecuencia de pactos y acuerdos comerciales (12); y si las estipulaciones de alguno de estos tratados —como los dos primeros acordados entre Roma y Cartago— suponían el cierre de determinadas zonas al comercio extranjero, las sociedades mixtas podían subsanar tal dificultad, utilizando en cada caso la representación y el medio de transporte correspondientes.

Las «asociaciones de gentes de mar» aparecen documentalmente hacia finales del siglo IV, y su generalización como instrumentos mercantiles se produce a partir del siglo II como consecuencia de la aparición de un tipo de **naukleros** que se dedica específicamente al transporte de mercancías, junto al ya existente patrón de navío (13), lo cual permite la formación de sociedades de intereses entre comerciantes y transportistas dada la especialización de ambos.

Los estudios acerca de estas comunidades pusieron de relieve su clasifi-

(11).— Véase F.J. Fernández Nieto, **Los griegos en España**, en Historia de España Antigua, I, Madrid 1983, p. 569; Tarradell, *loc. cit.*, p. 87; A. Pujo, **El comercio de Emporion**, *Studia Historica*, II-III, 1, 1984-1985, pp. 29 ss.

(12).— Nos referimos a lo que C.R. Whittaker, **Carthaginian Imperialism in the fifth and fourth centuries**, IAW, Cambridge 1978, p. 83, llama «state administered trade», un comercio administrado públicamente por los representantes estatales (**kerykes** y **grammateis**) que ya aparecen en el tratado romano-cartaginés del 509 para África y Cerdeña.

(13).— Velissaropoulos, *op. cit.* p. 91.

cación en tres tipos (14), dos de los cuales constituyen las asociaciones propiamente dichas bajo la forma de cofradías y colegios profesionales (15), y un tercero que no comporta el estricto sentido de una asociación, puesto que se trata de una agrupación momentánea creada con el fin de cumplir un objetivo concreto, sin que su duración traspase el límite de la finalidad que la originó.

Llegados a este punto, nada se opone a que reconozcamos en las situaciones derivadas de los diferentes enfrentamientos entre los intereses de estado el caldo de cultivo que provoca el entendimiento entre los particulares involucrados en los canales de intercambio comercial; al menos, por lo que respecta a mercaderes y navegantes de diferente nacionalidad en un intento de superar las restricciones de la política internacional (16). Además, este sistema habría iniciado el desarrollo posterior de las sociedades mixtas, como la formada por cinco *synploi*, quienes, amparados por un contrato de préstamo, pretendieron dirigirse al País de los Aromas, el Punt del Egipto faraónico (17), y entre los que figuraba un tal Demetrio, hijo de Apolonio de Cartago. De la mención a «los que navegan por el mar exterior» se deduce su existencia como una asociación de navegantes y comerciantes que operarían en el tráfico por el Mar Rojo y el Océano Indico (18).

A pesar de que la primera mitad del siglo II a.C., fecha en que esta sociedad opera, se encuentra alejada de la época que estamos tratando, se deduce de su estructuración la permanencia de los intereses privados del comercio a los que ya nos hemos referido; en este caso, Demetrio no sería un comerciante, sino un oficial de la marina de guerra que ofrecería la protección de su escuadrilla naval al tráfico comercial generado por los otros cuatro mercaderes (19); lo que significaría, por tanto, la utilización de bienes y servicios del estado para el aprovechamiento de beneficios particulares.

La «repugnancia patriótica», que teóricamente impide entablar negociaciones entre individuos pertenecientes a estados rivales, debió ser superada

- (14).— H. Francotte, *L'industrie dans la Grèce ancienne*, II, Univ. de Liège, 1901, p. 206.
- (15).— La dificultad en establecer una diferencia entre estos dos tipos de asociaciones hace que la clasificación de Francotte sea rechazada por Velissaropoulos, *op. cit.*, p. 92.
- (16).— El ingenio y la ambición han constituido siempre la dinámica generadora de las empresas del hombre. Como hoy se puede comprobar, a las trabas arancelarias y proteccionistas que las leyes imponen a las relaciones económicas entre los diferentes estados de nuestra sociedad industrial, se responde mediante la utilización de los instrumentos financieros que suponen las compañías con participación de capitales procedentes de distintas nacionalidades.
- (17).— SB, II, 7169, datado como procedente de la primera mitad del siglo II a.C.
- (18).— La interpretación del texto como significativo de la existencia de una asociación es aceptada por todos los autores que lo han estudiado, (cf. Hauben, *Ceux qui naviguent sur la mer extérieure*, ZPE, 59, 1985, p. 135, donde cita los trabajos sobre esta inscripción) a excepción de Velissaropoulos, *op. cit.*, p. 117, quien rechaza esta idea.
- (19).— Esa es la interpretación de Hauben, *op. cit.*, 136.

con mucha facilidad. Del siglo IV a.C. se conoce un decreto honorífico en el que los navegantes y comerciantes de Atenas agradecen los servicios prestados a la ciudad por un tal Apolónides, hijo de Demetrio, ciudadano de Sidón (20), otorgándole una serie de honores y de privilegios, como el de adquirir bienes inmobiliarios en Atica, y nombrando a él y a sus descendientes proxenos y benefactores del pueblo ateniense en agradecimiento a su benevolencia y acogida para con los *emporoi* y *naukleroi* que arribaban a Sidón (21).

También del siglo IV a.C. procede el primer testimonio de la presencia de tirios en Delos; se trata de unos personajes denominados *hieronautai*, que consagran a Apolo las efigies de Tiro y de Sidón (22). Estos negociantes marítimos formarían parte de la multitud de peregrinos y comerciantes extranjeros atraídos por Delos (23), «el emporio común de todos los griegos» como lo define Pausanias (24). De estos ejemplos podemos deducir la práctica habitual de un comercio privado, al margen de consideraciones políticas más elevadas, que no dudaría en practicar intercambios e incluso asociaciones entre comerciantes de distinto origen.

Naturalmente, la Península Ibérica no sería ajena a tales prácticas, y así podemos comprobar que entre los materiales dados por dos pecios en la Isla de Cabrera aparecen entremezcladas ánforas y vajillas griegas o greco-italicas junto a objetos de origen púnico que, como se ha dicho, «ponen de manifiesto una vez más la existencia de una actividad mercantil de carácter capitalista y de gran ambición, en manera alguna restringida a los productos de una sola región ni destinada a zonas de una influencia política determinada. Aquellos armadores del siglo IV y III a. de J.C., más atentos a sus ganancias que a las razones políticas, habían creado una *koiné* mediterránea mucho antes que los romanos convirtieran esta zona en el pacífico «Mare Nostrum» (25).

La fundación bárcida de Cartago Nova cumplió la doble función de centro administrativo y base militar (26). No se trató en realidad de una creación *ex novo*, sino de un acto simbólico inicio de una nueva etapa. La utilización de Cartagena con el fin de dar salida a la explotación de las minas del Alto Guadalquivir, del esparto para equipar las naves, y de las minas de sal para la

(20).— IG, II/III, 343.

(21).— Velissaropoulos, *op. cit.*, p. 97.

(22).— *Inscr. Delos*, 50; cf. Velissaropoulos, *op. cit.*, p. 108.

(23).— Estrabón, X, 5, 4 [C 486].

(24).— Pausanias, VIII, 33, 2.

(25).— C. Vandy y D. Cerdá, *Materiales arqueológicos de dos pecios de la isla de Cabrera (Balears)*, Trabajos de Prehistoria, 29, 1972, p. 322. Aunque hemos respetado la cita textual, véase nota 116 acerca de la precaución en el uso del término «capitalista».

(26).— *Qart* = capital, cf. Charles-Picard, *La vie quotidienne a Carthage au temps d'Hannibal, III siècle av. J.C.*, París 1958, p. 209, lo cual refuerza más el interés administrativo de la provincia cartaginesa.

elaboración del **garum** (27), significaría simplemente una continuidad del papel que hasta ese momento había venido desempeñando Mastia, cuyas condiciones naturales debían haber sido utilizadas por los navegantes anteriores a este período (28). De este modo, Cartago Nova se superpone a una población costera preexistente, a iniciativa de los Bárcidas, quienes pretenden con ello crear la sede en Iberia de los intereses militares y económicos de Cartago. Pero la situación no permite la posibilidad de elegir entre diversos lugares deshabitados de la costa, como hicieron los tirios al fundar Gadir, ahora se tiene que recurrir a la utilización de uno de los puertos naturales ya existentes que reúna, además, las condiciones de ubicación y distancia más óptimas para las necesidades derivadas del aumento de producción que los propios Bárcidas han provocado.

Sin duda, las condiciones han cambiado. La introducción del interés del estado en explotar directamente los recursos, en asegurarse la propiedad de los medios de producción, forma parte de las correcciones introducidas por el helenismo en el sistema económico, y puede desmiticar la controversia entre los defensores respectivos de las teorías «modernizadora» y «primitivista» de la economía antigua (29). Incluso habría que añadir que, a pesar de la influencia del modelo helenístico, ésta no es completa, ya que existen condiciones particulares que caracterizan la política económica de algún estado. Este sería el caso de Cartago en la Península Ibérica: por medio de Asdrúbal, e imitando el acto monárquico, funda Cartagena, pero «incumple», en cambio, las condiciones resultantes del hecho fundacional de una ciudad helenística, como veremos a continuación.

El modelo de tales fundaciones fue Alejandría, el puerto de comercio por excelencia. El carácter de esta ciudad, organizada en torno a las operaciones marítimas, obedeció a una política de expansionismo territorial que aproximaba y enlazaba la costa con las zonas interiores; una política que lograba superar el distanciamiento anterior, superponiéndose a una concepción «continental» del imperialismo y rompiendo la distinción existente hasta entonces entre potencias territoriales y estados marítimos, o para emplear una expresión más cercana a cuanto comentamos, pueblos colonizadores. No cabe duda de que la nueva orientación de Cartago, acomodada por imperiosa necesidad, seguía esa característica; lejos quedaba el tiempo en que los cartagineses empleaban el trueque con los indígenas desde sus naves (30). Sin embargo, Alejandría tuvo su razón de ser en la neutralidad; situada en territorio egipcio, bajo gobierno griego, nadie la controlaba; esa neutralidad quedaba asegurada por la presencia de gentes judías, egipcias y griegas, mientras la autoridad municipal garantizaba la seguridad del comercio haciendo que to-

(27).— R. Etienne, *A propos du «garum sociorum»*, Latomus 29, 1970, pp. 302-305.

(28).— E. Cuadrado, *Corrientes comerciales de los pueblos ibéricos*, pp. 117-119, expone de las características del comercio exterior, basado precisamente en el aprovechamiento de las condiciones naturales de la costa, dadas las características de la navegación en la época antigua.

das las transacciones se juraran ante el altar de Hefestion y que, asimismo, el nombre del dios protector figurase en todos los documentos de comercio (31). Es evidente que Cartago Nova carecía de tal orientación; su sentido obedece a la creación de una capital comercial centralizadora del tráfico exportador, pero con una estricta obediencia a la voluntad de los Bárcidas, y por ello absolutamente carente de neutralidad, como reafirma además su carácter de base naval y plaza fuerte junto a su utilización como puerto de comercio.

Los puertos marítimos y fluviales que durante la Antigüedad concentraron y redistribuyeron el tráfico de mercancías respondían a unas condiciones de

- (29).— La consideración de los aspectos económicos del mundo antiguo desde la perspectiva de los estudiosos del siglo XIX y comienzos del XX, coincidiendo con unas condiciones contemporáneas de producción y comercio a gran escala, motivaron la aparición de un debate acerca de la existencia o no de un sistema capitalista, fuertemente competitivo, a partir de los siglos V y IV a.C., cuya negación se basaría en el mantenimiento de un sistema cerrado, de una «economía doméstica», apoyado en principios fisiocráticos y carente por tanto de sentido industrial. A partir de la «economía en especie» representada por la teoría del *oikos* de Karl Rodbertus —formulada entre 1864 y 1867—, el debate quedó centrado por las respectivas posturas enfrentadas de Karl Bucher —defendiendo en 1893 el estudio de la economía antigua desde la perspectiva primitiva— y Eduard Meyer, quien propuso en 1895 el carácter moderno del último período de la Antigüedad, en clara oposición a Bucher. Ya en 1924 fue Max Weber quien intuyó la posibilidad de que la Antigüedad hubiera desarrollado un sistema económico propio, que no permitía, por tanto, ser clasificado desde supuestos primitivos o modernos. Sin embargo, la necesidad de profundizar en la obtención de datos con los que poder acercarse mejor al entramado económico antiguo ha venido retrasando la conclusión del debate. Cf. H. W. Pearson, **El debate secular sobre el primitivismo económico**, en K. Polanyi, Comercio y Mercado en los Imperios Antiguos, Barcelona 1976 (N. York 1957), pp. 51-58. Véase A. Carandini, **L'anatomia della scimmia. La formazione economica della società prima del capitale**, Torino 1979, pp. 5 ss. No obstante, sabemos lo suficiente como para rechazar la calificación de capitalista sobre cualquier elemento económico de la Antigüedad, siempre que ese concepto se utilice implicando las características propias del moderno capitalismo, es decir, la presencia del mercado como institución creadora de precios mediante el mecanismo oferta-demanda. El desconocimiento de la economía de mercado para aquella época está fuera de toda duda; así pues, entendemos que la utilización del término «capitalista» debe suponer un calificativo para designar a determinados individuos que aportan capitales con la esperanza de recuperarlos incrementados, pero no debe interpretarse como caracterización de todo un sistema económico. Véase W.C. Neale, **El mercado en la teoría y en la historia**, en K. Polanyi cit., pp. 405-420, acerca de los diferentes tipos de mercado que aparecen en la historia económica.
- (30).— Herodoto, IV, 196, cuenta que los cartagineses cuando comerciaban con los libios que viven más allá de las Columnas de Hércules, dejaban sus productos en la playa, luego volvían a sus barcos y encendían fuego. Los nativos al ver el humo procedían a depositar oro junto a los objetos púnicos y después se retiraban; los cartagineses descendían de sus embarcaciones y recogían el metal si consideraban satisfactorio el precio de trueque, en caso contrario no lo tocaban, regresando a bordo y esperando a que los indígenas aportasen mayor cantidad. De ese modo procedían hasta que se daban por satisfechos con el cambio.
- (31).— R.R. Revere, **Tierra de nadie: Los puertos comerciales del Mediterráneo oriental**, en K. Polanyi cit. p. 108.

efectividad impuestas por la propia dinámica comercial: enlace con las principales rutas terrestres, existencia de un tras-país que aprovisione y reciba las mercancías de interés y unas ciertas condiciones naturales que faciliten su instalación. Durante el Imperio romano surgirán o se consolidarán los grandes puertos, que reemplazarán los abrigos naturales por las obras públicas, y que concentrarán en sus cercanías importantes aglomeraciones urbanas (32).

La Península Ibérica tuvo su más importante exponente de puerto de comercio en la antigua Gades. Fundada por los tirios, responde a la costumbre fenicia de instalarse en penínsulas o islas cercanas a la costa, como los casos de la propia Tiro, Arados, Biblos y Sidón en Fenicia; de Cartago; de Mogador en Marruecos; o de varias ciudades más en Sicilia y Cerdeña (33). El carácter marineramente de sus habitantes fue destacado por Estrabón, quien les atribuyó la utilización de las mejores naves, afirmando además que, en su época, era la ciudad más poblada del Imperio después de Roma (34); aunque los datos posteriores indiquen un declive paulatino consolidado ya en el siglo IV d.C. (35), que debió correr parejo al decaimiento comercial de la Antigüedad.

Para Rougé, Cádiz fue el verdadero símbolo del comercio marítimo antiguo (36); y sin duda el gran interés de fenicios y cartagineses en este puerto fue el control monopolístico del tráfico de metales. De nuevo Estrabón nos cuenta cómo la ruta del comercio de estaño y plomo de las Casitérides fue celosamente guardada por éstos, hasta el extremo de que los romanos tuvieron que recurrir al espionaje de los navegantes gaditanos para conocerla, hecho que finalmente se produjo durante el gobierno de Publio Craso en la Ulterior, entre el 96 y el 94 a.C. (37). Sobre la importancia económica y la trascendencia social que el comercio marítimo tuvo entre los gaditanos nos da una idea el hecho ocurrido durante el año 206 a.C., poco antes de acabar la campaña de Escipión en España. Según Livio, al abandonar el cartaginés Magón la ciudad, sus habitantes le cerraron las puertas para impedirle el regreso y entablaron negociaciones con los romanos, que finalizaron en un *foedus* entre las dos partes (38). Ello significa que Gades optó por el bando vencedor, desen-

(32).— Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce*, p. 121.

(33).— J.M. Blázquez, *Los Fenicios en la Península Ibérica*, en *Historia de España Antigua*, I, Madrid 1983, p. 278.

(34).— Estrabón, III, 5, 3 [C 169].

(35).— Cf. Thouvenot, *Essai sur la province romane de Bétique*, p. 273.

(36).— *Recherches sur l'organisation du commerce*, p. 144. El papel de Cádiz como puerto de comercio, debería ser investigado desde la perspectiva de los *emporía* de libre tráfico, donde sin duda hubo de existir una convivencia con mercaderes de distinta nacionalidad a la fenicia, al igual que Cartago conoció la presencia de una comunidad de griegos, como refiere Diodoro, XIV, 77, 4-5, para el año 396 a.C.

(37).— Estrabón, III, 5, 11 [C 175]; García Bellido, *Los mercadores, negotiatores y publicani como vehículos de romanización en la España romana preimperial*, Hispania, XXVI, 1966, p. 513.

(38).— Livio, XXVIII, 2 =, 6; XXVIII, 37 y XXXII, 2, 5.

tendiéndose de los cartagineses, hacia quienes les unía un origen común, con la única finalidad de seguir manteniendo sus privilegios de navegación y comercio.

Junto a Cádiz, que siguió la tradición impuesta por los fenicios, y Cartagena, cuya consolidación fue fruto de intereses mixtos comerciales y militares, los restantes puertos de comercio que concentraron mayoritariamente el tráfico de mercancías fueron Malaca, cuyo emporio se basó en la especialidad industrial de salazones de esa parte de la costa meridional (39); Ampurias, el emporio masaliota (40), de cuyas prácticas comerciales nos habla Livio con motivo de la llegada de Catón en su campaña del 194 a.C. «**commercio eorum Hispani imprudentes maris gaudebant mercarique et ipsi ea guae externa navibus inveherentur et agrorum exigere fructus volebant** (41); y los puertos fluviales de Hispalis y Dertosa, cuya situación permite adivinar un interesante tráfico aunque las fuentes se resistan a aportar datos decisivos al respecto. Hispalis tuvo importantes astilleros en época de César (42), y Dertosa debió concentrar el trasiego comercial republicano de su zona, para perder posteriormente importancia ante la potenciación de Tarraco, la cual, en época de Estrabón, todavía no poseía un puerto adecuado (43).

(39).— Cf. Estrabón, III, 4, 2, [C 156].

(40).— Estrabón, III, 4, 8 [C 160].

(41).— T. Livio XXXIV, 9, 8.

(42).— Cf. García Bellido, *Los mercatores...*, p. 511.

(43).— Estrabón, III, 4, 7 [C 150]; cf. Rougé, *op. cit.* p. 143.