

GADES: UNA CIUDAD PORTUARIA EN EL ESTRECHO CATALIZADORA DEL COMERCIO IMPERIAL

Darío Bernal-Casasola

Gades, la «capitanía marítima» del Fretum Gaditanum en la Antigüedad

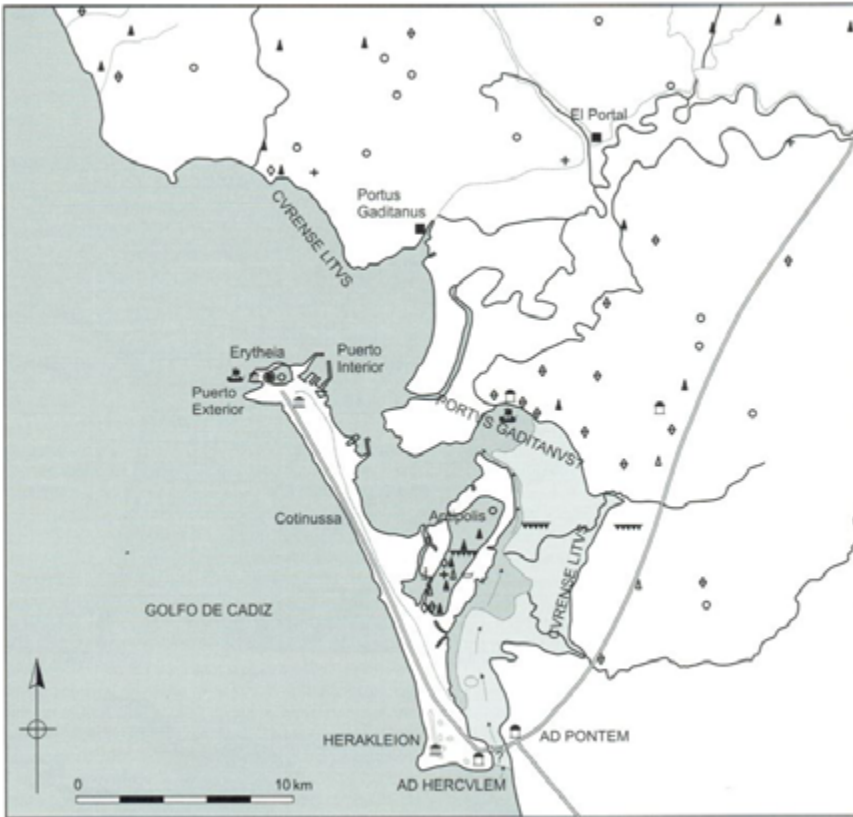
Las principales urbes del mundo antiguo en ámbito atlántico-mediterráneo fueron ciudades portuarias o, si se prefiere llamarlos así, puertos urbanizados. El mar y, en menor medida, los ríos, especialmente hacia el *hinterland*, han constituido el natural vehículo de comunicación entre las sociedades antiguas, pues hasta, al menos, la Revolución Industrial y la mecanización de la arquitectura naval –y no en todos los territorios–, el transporte terrestre era infinitamente más lento y multiplicaba, entre cuatro y cinco veces, el precio de las mercancías.

En Cádiz confluyen una serie de elementos que la convirtieron en una de las principales bases navales del Mundo Antiguo. Su geoestratégica ubicación geográfica, entre el Atlántico y el Mediterráneo, clave en las rutas de larga distancia y puerta hacia el desconocido Océano, transitado desde época fenicia y requerido, por tanto, de un lugar de abrigo antes de iniciar la singladura o a la vuelta de los inquietantes periplos; sus excelentes condiciones geomorfológicas, con una amplia y protegida bahía bien conectada con el interior por cursos fluviales (como el río Guadalete) y con el mar por la red de caños fluviales interiores, entre los cuales destacaba sobremanera el de Sancti Petri (Figura 1); su longeva tradición marítima, punto de referencia de las grandes talasocracias mediterráneas, convertida en colonia comercial desde al menos el s. IX y VIII a. C., que es cuando se constata arqueológicamente su fundación¹, en paralelo a las conocidas fuentes textuales que retrotraían su mítica creación al año 1104 a. C.; y su importante tradición pesquera, que hizo que buena parte de su población se hubiese dedicado a los menesteres marítimos, desde las pesquerías del atún con las conocidas almadrabas a la carpintería de ribera, permitiendo entender bien las palabras de Estrabón en el s. I a. C. cuando relataba al referirse a *Gadir/Gades* en su Geografía que «sus habitantes son los que envían una flota más numerosa y de mayores barcos tanto al Mar Nuestro como al Exterior, a pesar de no habitar una gran isla, de no ocupar mucho la costa de enfrente y de no haberse apoderado de otras islas, sino que la mayoría viven en

1 Un panorama historiográfico y actualizado en Ángel Muñoz Vicente (1995-1996). «Secuencia histórica del asentamiento fenicio-púnico de Cádiz: un análisis crono-espacial tras quince años de investigación arqueológica», *Boletín del Museo de Cádiz*, 7, pp. 77-105; José María Gener Basallote; María de los Ángeles Navarro García; Juan Miguel Pajuelo Sáez; Mariano Torres Ortiz y María Ester López Rosendo (2014). *Arquitectura y urbanismo de la Gadir fenicia: El yacimiento del Teatro Cómico de Cádiz*, en M. Botto (ed.). *Los fenicios en la Bahía de Cádiz: Nuevas investigaciones*. Pisa-Roma: Collezione di Studi Fenici 46, pp. 14-50; Diego Ruiz Mata (2018). «Gadir, su estructura plural. Un modo de ver su fundación fenicia en el espacio y en el tiempo», *Onoba*, 6, pp. 249-288. Este trabajo es resultado del *Program for the Promotion and Impulse of Research and Transfer of the University of Cadiz* (Ref: IRTPOL_UCA); del proyecto GARVM III (PID2019-108948RB-100/AEI / 10.13039/501100011033) del Gobierno de España/Feder; ARQUEOSTRA (FEDER-UCAL8-104415) del Programa Operativo FEDER 2014-2020 y de la Consejería de Economía, Conocimiento, Empresas y Universidad de la Junta de Andalucía; y ARQUEOFISH (PI8-FR-1483) del Programa de Ayudas a la I+D+i del Plan Andaluz de Investigación, Desarrollo e Innovación (PAIDI 2020).

el mar, siendo pocos los que se quedan en casa o pasan su tiempo en Roma» (III, 5, 3). Esta viva descripción permite entender el carácter de la población gaditana en época fenicia, púnica y romana: una ciudad y una población volcada en los temas marítimos y, podríamos decir, «marino-dependiente».

Figura I. Mapa esquemático de la Bahía de Cádiz en época romana.



Fuente: Bernal-Casasola, 2012, P. 227, sobre planimetría de la Hoja J-29 de la T.I.R.

Ello permite entender por qué recién terminada la pacificación de *Hispania*, y en el contexto en el cual Augusto reorganiza los territorios peninsulares,² al pequeño *municipium* de *Gades* le correspondió la administración territorial de la totalidad del tramo costero de la *provincia Baetica*, como capital del denominado *conventus Gaditanus*.

2 Proceso sintetizado en María Luisa Cortijo Cerezo (1993). *La administración territorial de la Bética romana*. Córdoba.

Un puerto evanescente: de la escasa visibilidad arqueológica de las estructuras portuarias hispanorromanas

Las estructuras portuarias antiguas presentan una visibilidad arqueológica muy reducida, salvo casos excepcionales como el ilustrado por el sistema marítimo-fluvial de Roma, con su conocida ampliación de época de Trajano plasmada en el hexágono de su cuenca portuaria interna o con las conocidas monedas que conmemoraron su inauguración, plasmada iconográficamente en diversas acuñaciones.³

También asistimos en el caso gaditano a una situación similar, como sucede con la mayor parte de las ciudades portuarias hispanorromanas, en las cuales las estructuras son prácticamente invisibles salvo casos concretos como el conocido malecón de *Emporiae* o las estructuras ligneeas del puerto de *Oiasso* en Irún: un tema de investigación complejo que requiere el auxilio de la retrospectiva histórica, de la cartografía, del detallado conocimiento de la topografía urbana y, especialmente, de la geoarqueología, como denotan ejemplos de estudio recientes en *Hispania*, caso del puerto de *Carthago Nova*⁴ o del de *Tarraco* y su ámbito suburbial.⁵

El puerto de *Gades* se inserta en esta misma problemática, ya que de él son muy escasas las evidencias históricas y arqueológicas documentadas, pues se encuentra, como en tantos otros casos de ciudades históricas, progradado: literalmente «enterrado» y bajo el puerto de la ciudad moderna y contemporánea, la cual fue ganando terreno al mar y, con ello, ocultando las estructuras portuarias de épocas precedentes, soterradas bajo zonas transitables actualmente.

Sabemos gracias a las fuentes clásicas, sobre todo, dos aspectos: que Posidonio estudió los ciclos de mareas de un dique situado en el puerto de *Gades*, como nos recuerda Estrabón, concretamente procediendo a medir la altura del agua en el basamento del templo de Gádira ¿el de *Hercules Gaditanus* en el islote de Sancti Petri?– y en el dique que protegía el puerto (Geografía, 3, 5, 9), por lo que debieron existir estas estructuras constructivas en el acceso al puerto de Cádiz; y que la famosa y adinerada familia gaditana de los Cornelios Balbos, además de edificar la famosa *Neapolis*, construyó el *epineion* o *Portus Gaditanus* en la zona continental (3, 5, 9) debido a la escasez de terreno en el archipiélago, cuya ubicación se sitúa en la costa del actual Puerto de Santa María, tanto en los estudios tradicionales⁶ como en los más recientes.⁷ Desgraciadamente, por el momento, no tenemos evidencias

3 Problemática general en Simon Keay y Lidia Paroli (ed.) (2011). *Portus and its hinterland: recent archaeological research*. Bristol: Archaeological Monographs of the British School at Rome 18.

4 Estudiado en fechas recientes por Felipe Cerezo Andreo (2016). Los puertos antiguos de Cartagena: geoarqueología, arqueología portuaria y paisaje marítimo: un estudio desde la arqueología náutica. Tesis Doctoral. Universidad de Murcia.

5 Objeto respectivamente de las Tesis Doctorales de Patricia Terrado Ortuño (2019). *El puerto de Tarraco en época romana (siglos II a. C. - III d. C.) Fuentes, historiografía y arqueología*. Tarragona, y de Ada Lasheras González (2018). *El suburbio portuario de Tarraco a l'Antiguitat Tardana (segles III-VIII d. C.)*. Tesis Doctoral. Universitat Rovira i Virgili.

6 Abanderados especialmente por Genaro Chic García (1983). «Portus Gaditanus», *Gades*, 11, pp. 105-120; el contexto general en Juan Francisco Rodríguez Neila (1992). *Confidentes de César: Los Balbos de Cádiz*. Madrid: Silex Ediciones S.L.

7 Sintetizados en la monografía de Juan José López Amador y Enrique Pérez Fernández (2013). *El puerto gaditano de Balbo: El Puerto de Santa María*. Cádiz.

arqueológicas de ninguna de ambas realidades, a pesar de los numerosos esfuerzos realizados por diversos investigadores al respecto, siendo sugerentes líneas de investigación a desarrollar en el futuro.

Por ello, las evidencias disponibles hoy en día son, todas ellas, de carácter indirecto. La primera y quizás más significativa es el conocido faro de *Gades*, del cual se han escrito ríos de tinta debido a su elevada recurrencia en las fuentes medievales entre el s. VIII y el XIV, alusivas a su majestuosidad e importancia, hasta su destrucción en época almohade por la presunción de que en su interior se encontraba oculto un tesoro.⁸ La ubicación del mismo sigue resultando un enigma, barajándose dos posibilidades: bien en el extremo de *Cotinusa*, la isla mayor, donde tradicionalmente ha estado el faro de la ciudad —castillo de San Sebastián—, bien en la zona intermedia del citado espacio insular, a tenor de las descripciones de algunas fuentes medievales; habiéndose propuesto también la posibilidad de que la ciudad contase con dos faros en la Antigüedad, debido a su importancia para la navegación: uno ubicado en el acceso al puerto interior para guiar las travesías por el interior de la bahía, y otro, orientado a la navegación exterior, en el citado extremo de *Cotinusa*.⁹ Las excavaciones arqueológicas realizadas a mediados de los años noventa en las cisternas de la *cetaria* del Teatro Andalucía, a orillas de la antigua isla *Eritia*, permitieron la identificación de sendos dibujos realizados a carboncillo sobre sus paredes una vez abandonadas las mismas en pleno s. V d. C., que mostraban edificios escalonados, uno con un haz de luz en su cumbre rematando doce cuerpos decrecientes que, con total claridad, se relacionaban con un faro.¹⁰

Otras de las evidencias arqueológicas documentadas en las últimas décadas han sido estructuras que aparentemente debieron haber reforzado y embellecido las orillas de ambas islas en la zona de confluencia con el canal que las separaba, denominado tradicionalmente «canal bahía-Caleta» y que preferimos llamar desde hace unos años el estrecho interinsular de *Gadir/Gades*, para facilitar con ello la comprensión al no especialista en la topografía urbana de la ciudad. Se trata de estructuras constructivas a modo de cantiles, similares a las llamadas «banchine fluviali» en Italia, que en el caso de la c/ Sagasta 96-98 se ubicaron sobre una escollera, y que debieron contar con cierta monumentalidad, si tenemos presentes las basas de columnas situadas en su coronamiento superior; estructuras similares se localizaron también con motivo de la remodelación de la Plaza de Abastos - Mercado Central de Cádiz.¹¹

- 8 Un excelente estado de la cuestión en el trabajo de Salvador M. Ordóñez Agulla (1993). *El faro de Gades y las fuentes medievales*. Coimbra: Actas del II Congreso Peninsular de Historia Antigua, pp. 247-277.
- 9 Una actualización de todo ello en Dario Bernal-Casasola (2009). «El faro romano de Gades y el papel de los thynnoskopeia en el Fretum Gaditanum», *Brigantium*, 20, pp. 85-107; Dario Bernal-Casasola (2012). El puerto romano de Gades. Novedades arqueológicas, en S. Keyg (ed.). *Rome, Portus and the Mediterranean*. Archaeological Monographs, 21. Roma: British School at Rome, pp. 225-244.
- 10 Los pormenores de la excavación arqueológica y las circunstancias de su aparición están recogidos en el trabajo de Luis María Cobos Rodríguez; Ángel Muñoz Vicente; Lorenzo Perdignes Moreno (1997). «Intervención arqueológica en el solar del antiguo Teatro Andalucía de Cádiz: la factoría de salazones y la representación gráfica del faro de Gades». *Boletín del Museo de Cádiz*, 7, pp. 115-32.
- 11 La presentación detallada de los hallazgos se ha publicado con antelación en otro trabajo (Dario Bernal-Casasola

En los últimos años, los hallazgos arqueológicos sobre esta cuestión han sido prácticamente inexistentes, a pesar del notable avance conseguido en el conocimiento del urbanismo y la topografía de la ciudad de Gades.¹² Únicamente podemos unir a este discurso los recientes hallazgos del año 2020 en la Cueva del Pájaro Azul –c/ San Juan del casco histórico de Cádiz–, donde se han exhumado unas estructuras en *opus quadratum*, parcialmente almohadilladas, interpretadas por los excavadores como parte del puerto fenicio-púnico de Gadir, actualmente en fase de estudio.¹³

Resta para el futuro el hallazgo de nuevas estructuras en las orillas del estrecho interinsular, o alguna inscripción que permita arrojar luz sobre estas importantes estructuras portuarias de las cuales tan pocas evidencias arqueológicas han visto la luz hasta la fecha, en el palimpsesto documental anteriormente referido.

La insularidad de Gadir/Gades o la revolución geo-arqueológica: de los pioneros trabajos de Arteaga a las novedades del edificio Valcárcel

A finales de los años noventa del siglo pasado, un equipo interdisciplinar de la Universidad de Bremen y de la Universidad de Sevilla realizó numerosos estudios geo-arqueológicos en las costas de Andalucía con el objetivo de reproducir el paleopaisaje en la Antigüedad¹⁴: una novedosa línea de investigación que también tuvo su reflejo directo en la ciudad de Cádiz, centrada en la localización de su puerto fenicio, romano y medieval.¹⁵ Las conclusiones de estos pioneros y relevantes estudios interdisciplinarios permitieron proponer que las dos islas (*Cotinusa* y *Eritia*) estuvieron parcialmente soldadas desde época fenicia en adelante, lo cual generaba un puerto dúplice en época prerromana y romana (Figura 1): el llamado «puerto interior», muy profundo y de gran extensión, al cual se accedía desde la bahía; y el denominado «puerto exterior», que se situaba en la zona de la playa de La Caleta, y que permitía el acceso de las embarcaciones desde el océano o desde el Mediterráneo antes de entrar en la Bahía de Cádiz, a través de los extremos rocosos situados entre el Castillo de Sebastián y el Castillo de Santa Catalina, una zona muy erosionada en la actualidad por la activa dinámica marina, pero de cierta extensión previamente a la creación de las rasas marinas que caracterizan esta zona de la ciudad, en las cuales no se conservan, desgraciadamente, restos arqueológicos emergentes.

(2012). El puerto romano de Gades. Novedades arqueológicas Bernal-Casasola. *Op. Cit.*, pp. 230-235).

12 Como ilustra, por ejemplo, la Tesis Doctoral de Macarena Lara Medina, recientemente editada (Macarena Lara Medina (2019). *Urbs Iulia Gaditana: Arqueología y urbanismo de la ciudad romana de Cádiz al descubierto*. Cádiz).

13 Referencias a los hallazgos en <https://www.facebook.com/search/top?q=cueva%20del%20pájaro%20azul> [Consultado el 1 de enero de 2022]; el equipo de la Dra. Ana María Niveau-de-Villedary y Mariñas está estudiando las estructuras arqueológicas y su problemática; en el año 2021 se han realizado estudios geoarqueológicos a cargo del Grupo de Investigación HUM-440, pendientes de publicación.

14 Oswaldo Arteaga Matute y Gerd Hoffmann (1999). «Dialéctica del proceso natural y sociohistórico en las costas mediterráneas de Andalucía». *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 2, pp. 13-121.

15 Estudios detallados en numerosos trabajos de estos investigadores (Oswaldo Arteaga Matute; Anna Maria Roos (2002). «El puerto feniciopúnico de Gadir. Una nueva visión desde la geoarqueología urbana de Cádiz». *SPAL*, 11, pp. 2139; Oswaldo Arteaga Matute; Annette Kölling; Martin Kölling; Anna Maria Roos; Helga Schulz; Horst D. Schulz (2001). «El puerto de Gadir. Investigación geoarqueológica en el casco antiguo de Cádiz». *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 4, pp. 345-415; Oswaldo Arteaga Matute; Annette Kölling; Martin Kölling; Anna Maria Roos; Helga Schulz; Horst D. Schulz (2004). «Geschichte des Küstenverlaufs im Stadtgebiet von Cádiz». *Madrider Mitteilungen*, 45, pp. 181-215).

Esta imagen es la que ha caracterizado la paleotopografía del archipiélago gaditano hasta la ejecución de nuevas investigaciones arqueológicas en la zona lideradas por la Universidad de Cádiz, iniciadas con motivo de la remodelación del edificio Valcárcel, ubicado precisamente en la zona del supuesto cegamiento del «canal bahía-caleta» o estrecho interinsular, y motivadas por el inicio del proceso de remodelación de este inmueble. Además de las preceptivas excavaciones arqueológicas que han aportado datos de interés para el urbanismo de la fase moderna y primo-contemporánea de Cádiz¹⁶, se ha emprendido un ambicioso programa de sondeos geoarqueológicos, orientados a analizar la problemática del paleocauce del citado estrecho situado entre ambas islas. Se han realizado hasta la fecha tres perforaciones a gran profundidad, siendo esta la novedad de las investigaciones, ya que normalmente los sondeos geotécnicos no alcanzan profundidades superiores a los 20 metros, al no ser necesarias para los procesos de edificación. Los resultados científicos obtenidos, aún en proceso de estudio en la fecha de redacción de estas páginas, han sido sorprendentes e inesperados, pues han permitido localizar niveles arqueológicamente fértiles muy profundos, totalmente desconocidos hasta la fecha.¹⁷ Se trata de una estratigrafía vertical de unos 50 metros de potencia, la cual cuenta con toda una serie de horizontes o facies geoarqueológicas (Figura 2),¹⁸ pero que puede ser resumida, sintéticamente, de esta manera: los primeros 5 metros se corresponden con rellenos antrópicos de época moderno-contemporánea, el momento en el cual se urbaniza toda esta zona del casco urbano gaditano; los 20 metros siguientes se corresponden con procesos de sedimentación natural, correspondientes con la época del cegamiento del canal y con su progresiva continentalización; y la última parte de la secuencia, de unos 25 metros de potencia total, esconde rellenos sedimentarios muy fértiles arqueológicamente, correspondientes con fangos portuarios plagados de materiales cerámicos y de biofactos (madera,

- 16 Los pormenores de las excavaciones arqueológicas han sido presentados en un trabajo monográfico: Macarena Lara Medina; Dario Bernal-Casasola; José Juan Díaz Rodríguez; José María Gutiérrez López; Ferréol Salomon; José Alberto Retamosa Gámez; Rosa María Arniz Mateos (2020). «Nuevos datos del Cádiz moderno a la luz de las recientes investigaciones arqueológicas en Valcárcel (Cádiz)», *Onoba*, 8, pp. 141-164.
- 17 Los primeros resultados de estos trabajos han sido dados a conocer recientemente (Dario Bernal-Casasola; Ferréol Salomon; José Juan Díaz Rodríguez; Macarena Lara Medina; Gilles Rixhon; Jacob Bentejui Morales Mateos; Paloma Vidal Matutano (2019). «Deeper than expected: the finding of a remarkable ancient anchorage at Gadir/Gades and an exceptional sedimentary archive (Cádiz, Southern Spain)». *Journal of Maritime Archaeology*, 15, pp. 165-183; Dario Bernal-Casasola; Ferréol Salomon; José Juan Díaz Rodríguez; Macarena Lara Medina; Gilles Rixhon (2021a). «Un cambio de paradigma paleotopográfico en Gadir-Gades: Geoarqueología de profundidad en su estrecho interinsular (canal bahía-caleta)», *Archivo Español de Arqueología*, 94 (e02), pp. 1-30; Ferréol Salomon; Dario Bernal-Casasola; José Juan Díaz Rodríguez; Macarena Lara Medina; Salvador Domínguez Bella; Damien Ertlen; Patrick Wassmer; Pierre Adam; Philippe Schaeffer; Laurent Hardion; Cécile Vittori; Stoil Chapkanski; Hugo Delile; Laurent Schmitt; Frank Preusser; Jacob Bentejui Morales Mateos; Paloma Vidal Matutano; Vincent Robin; Benjamin Keller; Ángel Sanchez Bellón; Javier Martínez López; Gilles Rixhon (2020). «High resolution late Holocene sedimentary cores record the long history of the city of Cádiz (south-western Spain)», *Scientific Drilling*, 27, pp. 35-47.
- 18 Sintetizadas en Dario Bernal-Casasola; Macarena Lara Medina; José Juan Díaz Rodríguez; Ferréol Salomon; Gilles Rixhon (2021 b). Gadir y Gades, ciudades insulares: el paisaje portuario de Cádiz tras las investigaciones geoarqueológicas del Valcárcel, en A. J. Gullón; L. Padrón; C. Pérez-Reverte (eds.). *La Caleta: Entre la tierra y el mar. Un estudio diacrónico de uso: Aconcagua Libros. Textos Universitarios* 46. Sevilla: Aconcagua Libros, pp. 69-86.

carpología, restos icticos, malacofauna...), que denotan que su génesis se corresponde con el momento en el cual el canal estaba abierto al tráfico marítimo, cuya intensidad provocaba la deposición de material arqueológico (voluntaria e involuntariamente) sobre su fondo: las dataciones absolutas realizadas hasta la fecha han permitido fechar, grosso modo, una actividad para la génesis de estos rellenos entre la Prehistoria Reciente y época romana altoimperial. Las conclusiones de esta sorprendente e inesperada constatación geoarqueológica son, a vuelapluma, las siguientes: en primer lugar, la localización de depósitos portuarios a gran profundidad (entre 25 y 50 metros circa bajo la rasante actual, hasta la aparición del nivel geológico) verifica que el canal interinsular estuvo abierto, siendo hasta el inicio de su cegamiento una vía continua de agua por la cual transitaban embarcaciones. La intensa actividad antrópica (tráfico marítimo y comercial) provocó el inicio de su paulatino relleno en época fenicia arcaica, en una dinámica que continuó hasta un momento aún impreciso de época imperial (para cuya determinación se están realizando actualmente dataciones de precisión en los testigos sedimentológicos); en segundo término, la constatación de un canal abierto obliga a replantear el Paisaje Cultural Marítimo de la ciudad de *Gadir/Gades*, y a considerar que este ambiente fue siempre de carácter insular, y que la continentalización de las islas se produjo en la Antigüedad Tardía o en fechas más avanzadas. Ello permite entender mejor por qué siempre se habla en plural de las islas en las fuentes (*Gadeira*) y por qué, por ejemplo, el ya citado Estrabón incluye su descripción en el capítulo 5 del libro tercero de su *Geografía*, dedicado íntegramente a las islas.

Figura 2. Síntesis gráfica de los hallazgos bajo el edificio Valcárcel de Cádiz, correspondientes con la colmatación del estrecho interinsular de *Gades*.



Fuente: Bernal-Casasola *et alii*, 2020, 73.

Estas novedades han cambiado notablemente la percepción del puerto de *Gadir/Gades*, y, aunque se puede mantener la idea de un puerto doble hacia el exterior (océano) y otra al interior (bahía), debemos entender el *Portus Gaditanus* urbano como resultado de un gran canal de unos 400 metros de anchura máxima y una profundidad prácticamente «ilimitada» de ahí que fuese objeto de vertidos poco controlados a lo largo de los siglos debido a su gran profundidad-, que permitía al acceso directo de todo tipo de embarcaciones y tonelaje, cuyo fondeo o varamiento a resguardo de las inclemencias bióticas (vientos, corrientes, tormentas) se podía realizar bien en la zona central del estrecho interinsular, bien en los diques o cantiles que debían existir a ambas orillas de las islas, como se ha propuesto en las últimas recreaciones del paisaje marítimo de la ciudad altoimperial (Figura 3). Este intenso tráfico marítimo y las facilidades para el fondeo de las grandes embarcaciones *annonarias* y aquellas dependientes de particulares permite explicar algunos recientes hallazgos como el llamado *Testaccio haliéutico de Gades*, una gran colina artificial surgida en la orilla sur de la isla menor o Eritía como gran vertedero urbano para el vertido controlado y el reciclaje de los residuos de la industria pesquero-conservera, como se colige de su contenido —ánforas y descartes pesqueros y de recursos marinos—.¹⁹ Un cambio del paradigma topográfico y urbanístico de la ciudad antigua que habrá que ir metabolizando progresivamente, y que permite refutar afirmaciones tradicionales tales como el origen «antiguo» de la mítica playa de La Caleta, tenida como milenaria, y que, a tenor de estas nuevas investigaciones, sabemos que se creó en época tardorromana o altomedieval posiblemente.

Figura 3. Ilustraciones científicas de la Bahía de Cádiz (A) y del estrecho interinsular de *Gades* abierto (B), tras las investigaciones de los últimos años.



19 Dario Bernal-Casasola y José Manuel Vargas Girón (2019). El Testaccio haliéutico de Gades, en D. Bernal-Casasola; J. M. Vargas Girón; M. Lara Medina (eds.). *7 metros de la Historia de Cádiz. Arqueología en El Olivillo y en el Colegio Mayor Universitario*. Cádiz: Universidad de Cádiz, pp. 237-327.



Fuente: Universidad de Cádiz.

Por último, conviene recordar que el puerto urbano de *Gadir/Gades* se completaba con una tupida red de embarcaderos que conectaban la ciudad con las zonas productivas de la bahía, especialmente los numerosos *campi salinarum*, las áreas productoras de ánforas (*figlinae*) y los centros productivos (*partes fructuariae* de las *villae*), todos ellos interconectados y generando una red portuaria integrada,²⁰ como ya se encargó de sugerir en su momento C. Pemán.²¹

Del comercio de redistribución: las ánforas de *garum* gaditanas, excelente indicador indirecto del esplendor del *Portus Gaditanus*

Sobre la importancia náutica y marinera y sobre el potencial comercial del puerto romano de *Gades*, son múltiples los indicadores en las fuentes clásicas grecorromanas.²² Una ciudad insular, de reducido tamaño, que basó su importancia en el conocido comercio de redistribución: siguiendo la tradición púnica, se convirtió en el puerto principal al cual drenaban sus mercancías las regiones periféricas, y desde el cual partían las grandes naves onerarias destinadas a realizar los trayectos de media y larga distancia, un sistema de navegación y comercial bien conocido arqueológicamente.²³

20 Con el caso de Los Cargaderos en San Fernando como el mejor caracterizado arqueológicamente (Darío Bernal-Casasola (2012). El puerto romano de Gades. Novedades arqueológicas Bernal-Casasola. *Op. Cit.*).

21 Resultados publicados en las páginas de *Archivo Español de Arqueología* (César Pemán Martín (1959). «Alfares y embarcaderos romanos en la provincia de Cádiz». *Archivo Español de Arqueología* 99, pp. 169-73).

22 Una recopilación y conveniente exégesis de ellas en José Millán León (1998). *Gades y las navegaciones oceánicas en la antigüedad (1000 a. C.-500 d. C.)*. Écija; Genaro Chic García; Gregorio de Frutos Reyes; Ángel Muñoz Vicente; Aurelio Padilla Monge (eds.) (2004). *Gadir-Gades. Nueva perspectiva interdisciplinar*. Sevilla.

23 Proceso tipificado y descrito por Xavier Nieto Prieto (1997). Le commerce de cabotage et de redistribution, en P. Pomey (ed.). *La navigation dans l'Antiquité*. Édisud, pp. 146-159.

Tres son, quizás, los indicadores de este sistema que más evidencias clarividentes han dejado en el registro arqueológico. El primero, las ánforas de transporte de producción local-regional destinadas al envasado del famoso *garum gaditanum* y del pescado en salazón. En la Bahía de Cádiz contamos con una de las aglomeraciones alfareras más importantes de todo el Mediterráneo occidental: prácticamente un centenar de talleres destinados a la producción en masa de ánforas salsarias entre época augustea y momentos antoninianos, destinadas al envasado y a la comercialización ultramarina de los productos haliéuticos de toda la comarca.²⁴ La masiva producción y exportación en época altoimperial de estos productos, intensificando la herencia fenicio-púnica, se rastrea en los mercados atlántico-mediterráneos a los cuales llegaron estos productos gaditanos en cantidades ingentes, dentro y fuera del Imperio: para abastecer al *limes*, aprovechando las rutas *annonarias* del aceite bético,²⁵ lo que provoca el habitual «dúo» cuando se estudia el registro anfórico en las fronteras -británicas, norteafricanas, orientales o del ámbito renano-danubiano- conformado por las famosas ánforas de aceite Dressel 20 y las salsarias Dressel 7/11 o formas similares: como, por ejemplo, en *Novaesium/Neuss*, donde alcanzan el 33,1% de todas las importaciones béticas registradas en los campamentos, debiendo recordar que en este yacimiento, como en buena parte de los asentamientos militares augusteos y posteriores del noroeste de Europa, una de cada dos ánforas es hispánica, y prácticamente todas las salazoneras proceden del área gaditana o del entorno del *Fretum Gaditanum*;²⁶ u orientadas al suministro de la *Urbs*, donde las ánforas «betiche da pesce» rondan la elevada cifra del 10% *circa* del total de importaciones en contextos tan significativos y bien estudiados como las Terme del Nuotatore de *Ostia*.²⁷ La presencia de ánforas salazoneras gaditanas incluso en las colonias de comerciantes establecidas en lugares tan alejados del Mediterráneo como el Islote de Lobos en las Islas Canarias o en Arikamedu en la bahía de Bengala son fiel testimonio de la importancia económica y comercial de las salazones gaditanas y de su cotidiano consumo en Roma, desde los soldados en las fronteras a los paladares más exquisitos y adinerados.

Un ejemplo también clarividente de la importancia del puerto de *Gades* son los pecios hundidos en el Mediterráneo, que ilustran mercancías en tránsito y que son imágenes muy contundentes de la importancia comercial gaditana: además de los clásicos,²⁸ no dejan de aparecer descubrimientos más recientes que verifican la

24 Reciente síntesis de las *figlinae* en José Juan DíazRodríguez; Darío Bernal-Casasola (2017). De las alfarerías de Baetica: Focos de producción, tecnología y análisis microespacial de las estructuras de producción, Lisboa: A Olaria Romana. Seminário Internacional e Ateliê de Arqueologia Experimental, febrero de 2010, pp. 139-174.

25 Línea de investigación iniciada por José Remesal Rodríguez (1986). *La annona militaris y la exportación de aceite bético a Germania*. Madrid.

26 Datos recogidos en Horacio González Cesteros y Piero Berni Millet (2018). *Roman Amphorae in Neuss: Augustan to Julio-Claudian contexts*, RLAMP, 12, Oxford: Archaeopress, p. 22, table 3, 120.

27 Tal y como señala Giorgio Rizzo (2014). Le anfore, Ostia e i commerci mediterranei, en C. Panella; G. Rizzo (eds.). *Ostia vi. Le terme del Nuotatore*. Roma, pp. 422-424, gráfico 1 y 5.

28 Port Vendres 2, Grand Congloue 3, Tiboulen de Maire, Titan, Lavezzi 1 y 2 o Sud Perduto, entre casi un centenar, inventariados por Bernard Liou en las páginas del *I Congreso Internacional Ex Baetica Amphorae*.

importancia de las mercancías gaditanas. Tal es el caso del Bou Ferrer, en la costa alicantina, con miles de ánforas gaditanas Dressel II / Beltrán II B arcaicas, espléndido ejemplo de cargamento homogéneo de salazones piscícolas, junto a algunos lingotes, hundido en la segunda mitad del s. I d. C., cuando se encontraba de camino posiblemente a Roma o buscando la ruta del Ródano.²⁹ Al conocido Cabrera III, hundido a mediados del s. III d. C. en las Baleares,³⁰ con un cargamento anfórico mixto (bético - lusitano - tunecino), que debió haber sido cargado en el puerto de *Hispalis* o, más probablemente, en el de *Gades*.

Por último, el hallazgo de elementos muebles singulares, que ilustran la llegada a la ciudad de mercancías exóticas, destinadas a sectores de alto poder adquisitivo y que solamente se justifican por la existencia de un puerto relevante y de primer nivel: en *Gades* basta recordar los mármoles del *theatrum Balbi*; las abundantes urnas egipcias de Fayenza, reutilizadas con cierta frecuencia en la necrópolis altoimperial como contenedores funerarios; los elementos de cristal de roca documentados en un ajuar funerario de la calle c/Escalzo, elementos suntuarios de primer orden; o los vinos itálicos exclusivos, procedentes de *fundis* de propiedad imperial, como es el caso del ánfora con el sello *Ex Figlinis Caesaris* aparecida en la Bahía de Cádiz (San Fernando) cuya distribución se reservaba a mercados muy concretos (de Jerusalén a Londres, pasando por *Lugdunum Convenarum*). Entre otros ejemplos estas selectas mercancías ilustran el carácter cosmopolita, universal y la gran pujanza comercial del puerto de *Gades* entre la tardía república y la primera mitad del s. II d. C. Un *floruit* económico que, a partir de entonces, fue sustituido por otras regiones de *Baetica*, a Oriente (*Malaca*) y a Occidente (*Onuba*), como se encargó de recordar magistralmente Avieno en el s. IV cuando se refería a Cádiz de esta manera: *multa et opulens civitas aevo vetusto, nunc egena, nunc brevis, nunc destituta, nunc agger ruinarum est*.

BIBLIOGRAFÍA

- ARTEAGA MATUTE, Oswaldo y HOFFMANN, Gerd (1999). «Dialéctica del proceso natural y sociohistórico en las costas mediterráneas de Andalucía», *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 2, pp. 113-121.
- ARTEAGA MATUTE, Oswaldo; KÖLLING, Annette; KÖLLING, Martin; ROOS, Anna Maria; SCHULZ, Helga; SCHULZ, Horst D. (2001). «El puerto de Gadir. Investigación geoarqueológica en el casco antiguo de Cádiz», *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 4, pp. 345-415.

29 Carlos de Juan Fuertes; Franca Cibecchini; Juan Sebastián Miralles (2014). El pecio Bou Ferrer (La Vila Joiosa-Alicante). Nuevos datos sobre su cargamento y primeras evidencias de la arquitectura naval, en X. Nieto Prieto; M. Bethencourt (eds.). *Arqueología subacuática española*, 1. Cádiz, pp. 113-124.

30 Problemática del cargamento y del pecio en Jean-Pierre Bost; Marta Campo; Dali Colls; Victor Guerrero; Françoise Mayet (1992). *L'épave Cabrera III (Majorque). Échanges commerciaux et circuits monétaires au milieu du III^e siècle après Jésus-Christ*. Paris.

ARTEAGA MATUTE, Oswaldo y ROOS, Anna Maria (2002). «El puerto fenicio-púnico de Gadir. Una nueva visión desde la geoarqueología urbana de Cádiz», *SPAL*, 11, pp. 2139.

ARTEAGA MATUTE, Oswaldo; KÖLLING, Annette; KÖLLING, Martin; ROOS, Anna Maria; SCHULZ, Helga; SCHULZ, Horst D. (2004). «Geschichte des Küstenverlaufs im Stadtgebiet von Cádiz», *Madriider Mitteilungen*, 45, pp. 181-215.

BERNAL-CASASOLA, Darío (2009): «El faro romano de Gades y el papel de los *thynnoskopieia* en el *Fretum Gaditanum*», *Brigantium* 20, pp. 85-107.

BERNAL-CASASOLA, Darío (2012). El puerto romano de Gades. Novedades arqueológicas, en *Keay, S. (ed.). Rome, Portus and the Mediterranean*. Roma: British School at Rome, Archaeological Monographs, 21, pp. 225-244.

BERNAL-CASASOLA, Darío; SALOMON, Ferréol; DÍAZ RODRÍGUEZ, José Juan; LARA MEDINA, Macarena; RIXHON, Gilles; MORALES MATEOS, Jacob Bentejuí; VIDAL MATUTANO, Paloma (2019). «Deeper than expected: the finding of a remarkable ancient anchorage at *Gadir/Gades* and an exceptional sedimentary archive (Cádiz, Southern Spain)», *Journal of Maritime Archaeology*, 15, pp. 165-183.

BERNAL-CASASOLA, Darío y VARGAS GIRÓN, José Manuel (2019). El Testaccio haliéutico de *Gades*, en *D. Bernal-Casasola; J. M. Vargas Girón; M. Lara Medina (eds.). 7 metros de la Historia de Cádiz. Arqueología en El Olivillo y en el Colegio Mayor Universitario*. Cádiz: Universidad de Cádiz, pp. 237-327.

BERNAL-CASASOLA, Darío; DÍAZ RODRÍGUEZ, José Juan; LARA MEDINA, Macarena; SALOMON, Ferréol; RIXHON, Gilles (2020). «El estrecho perdido de Cádiz», *La Aventura de la Historia*, 257. Madrid, pp. 76-79.

BERNAL-CASASOLA, Darío; SALOMON, Ferréol; DÍAZ RODRÍGUEZ, José Juan; LARA MEDINA, Macarena; RIXHON, Gilles (2021 a). «Un cambio de paradigma paleotopográfico en *Gadir-Gades*. Geoarqueología de profundidad en su estrecho interinsular (canal bahía-caleta)», *Archivo Español de Arqueología*, 94. Madrid, e02, <https://doi.org/10.3989/aespa.094.021.02>

BERNAL-CASASOLA, Darío; LARA MEDINA, Macarena; DÍAZ RODRÍGUEZ, José Juan; SALOMON, Ferréol; RIXHON, Gilles (2021 b). *Gadir y Gades*, ciudades insulares: el paisaje portuario de Cádiz tras las investigaciones geoarqueológicas del Valcárcel, en *A. J. Gullón, L. Padrón y C. Pérez-Reverte (eds.). La Caleta. Entre la tierra y el mar. Un estudio diacrónico de uso*. Textos Universitarios 46. Sevilla: Aconcagua Libros, pp. 69-86.

BOST, Jean-Pierre; CAMPO, Marta; COLLS, Dali; GUERRERO, Víctor y MAYET, Françoise (1992). *L'épave Cabrera III (Majorque). Échanges commerciaux et circuits monétaires au milieu du III^e siècle après Jésus-Christ*. París.

CEREZO ANDREO, Felipe (2016). *Los puertos antiguos de Cartagena: geoarqueología, arqueología portuaria y paisaje marítimo: un estudio desde la arqueología náutica*. Tesis Doctoral. Universidad de Murcia.

CHIC GARCÍA, Genaro. (1983). «Portus Gaditanus», *Gades* 11, pp. 105-120.

CHIC GARCÍA, Genaro; DE FRUTOS REYES, Gregorio; MUÑOZ VICENTE, Ángel; PADILLA MONGE, Aurelio (eds.) (2004). *Gadir-Gades. Nueva perspectiva interdisciplinar*. Sevilla.

- COBOS RODRÍGUEZ, Luis María; MUÑOZ VICENTE, Ángel; PERDIGONES MORENO, Lorenzo (1997). «Intervención arqueológica en el solar del antiguo Teatro Andalucía de Cádiz: la factoría de salazones y la representación gráfica del faro de Gades», *Boletín del Museo de Cádiz* 7, pp. 115-32.
- CORTIJO CERESO, María Luisa (1993). *La administración territorial de la Bética romana*. Córdoba.
- DE JUAN, Carlos; CIBECCHINI, Franca y MIRALLES, Juan Sebastián (2014). El pecio Bou Ferrer (La Vila Joiosa-Alicante). Nuevos datos sobre su cargamento y primeras evidencias de la arquitectura naval, en X. Nieto Prieto y M. Bethencourt (eds.). *Arqueología subacuática española*, 1. Cádiz, pp. 113-124.
- DÍAZ RODRÍGUEZ, José Juan; BERNAL-CASASOLA, Darío (2017). De las alfarerías de *Baetica*. Focos de producción, tecnología y análisis microespacial de las estructuras de producción, *A Olaria Romana. Seminário Internacional e Ateliê de Arqueologia Experimental (Seixal, 2010)*, Actas. Lisboa, pp. 139-174.
- GENER BASALLOTE, José María; NAVARRO GARCÍA, María de los Ángeles; PAJUELO SÁEZ, Juan Miguel; TORRES ORTIZ, Mariano y LÓPEZ ROSENDO, María Ester (2014). Arquitectura y urbanismo de la *Gadir* fenicia. El yacimiento del Teatro Cómico de Cádiz, en M. Botto (ed.). *Los fenicios en la Bahía de Cádiz. Nuevas investigaciones*. Collezione di Studi Fenici 46. Pisa-Roma, pp. 14-50.
- GONZÁLEZ CESTEROS, Horacio y BERNI MILLET, Piero (2018). *Roman Amphorae in Neuss. Augustan to Julio-Claudian contexts*, RLAMP, 12. Oxford: Archaeopress.
- KEAY, Simon y PAROLI, Lidia. (ed.) (2011). *Portus and its hinterland. Archaeological Monographs of the British School at Rome*, 18. Bristol.
- LARA MEDINA, Macarena (2019). *Urbs Iulia Gaditana. Arqueología y urbanismo de la ciudad romana de Cádiz al descubierto*. Cádiz.
- LARA MEDINA, Macarena; BERNAL-CASASOLA, Darío; DÍAZ RODRÍGUEZ, José Juan; GUTIÉRREZ LÓPEZ, José María; SALOMON, Ferréol; RETAMOSA GÁMEZ, José Alberto; ARNIZ MATEOS, Rosa María (2020). «Nuevos datos del Cádiz moderno a la luz de las recientes investigaciones arqueológicas en Valcárcel (Cádiz)». *Onoba*, 8, pp. 141-164.
- LASHERAS GONZÁLEZ, Ada. (2018). *El suburbi portuari de tarraco a l'Antiguitat Tardana (segles III-VIII d. C.)*. Tesis Doctoral. Universitat Rovira i Virgili.
- LÓPEZ AMADOR, Juan José y PÉREZ FERNÁNDEZ, Enrique (2013). *El puerto gaditano de Balbo. El Puerto de Santa María, Cádiz*. El Puerto de Santa María.
- MILLÁN LEÓN, José (1998) *Gades y las navegaciones oceánicas en la Antigüedad (1000 a. C.-500 d. C.)*. Écija.
- MUÑOZ VICENTE, Ángel (1995-1996). «Secuencia histórica del asentamiento fenicio-púnico de Cádiz: un análisis crono-espacial tras quince años de investigación arqueológica», *Boletín del Museo de Cádiz*, 7, pp. 77-105.
- NIETO PRIETO, Xavier. (1997). Le commerce de cabotage et de redistribution, en P. Pomey (ed.). *La navigation dans l'Antiquité*. Édisud, pp. 146-159.
- ORDÓÑEZ AGULLA, Salvador M. (1993). «El faro de Gades y las fuentes medievales», *Actas del II Congreso Peninsular de Historia Antigua*. Coimbra, pp. 247-277.

- PEMÁN MARTÍN, César (1959). «Alfares y embarcaderos romanos en la provincia de Cádiz», *Archivo Español de Arqueología*, 99, pp. 169-73.
- REMESAL RODRÍGUEZ, José (1986). *La annona militaris y la exportación de aceite bético a Germania*. Madrid: Universidad Complutense.
- RIZZO, Giorgio (2014). Le anfore, Ostia e i commerci mediterranei, en C. Panella y G. Rizzo (eds.). *Ostia vi. Le terme del Nuotatore*. Roma, pp. 65-481.
- RODRÍGUEZ NEILA, Juan Francisco (1992). *Confidentes de César. Los Balbos de Cádiz*. Madrid: Sílex Ediciones S.L.
- RUIZ MATA, Diego. (2018). «Gadir, su estructura plural. Un modo de ver su fundación fenicia en el espacio y en el tiempo». *Onoba*, 6, pp. 249-288.
- SALOMON, Ferréol; BERNAL-CASASOLA, Darío; DÍAZ RODRÍGUEZ, José Juan; LARA MEDINA, Macarena; DOMÍNGUEZ BELLA, Salvador; ERTLEN, Damien; WASSMER, Patrick; ADAM, Pierre; SCHAEFFER, Philippe; HARDION, Laurent; VITTORI, Cécile; CHAPKANSKI, Stoil; DELILE, Hugo; SCHMITT, Laurent; PREUSSER, Frank; MORALES MATEOS, Jacob Bentejuí; VIDAL MATUTANO, Paloma; ROBIN, Vincent; KELLER, Benjamin; SANCHEZ BELLÓN, Ángel; MARTÍNEZ LÓPEZ, Javier; RIXHON, Gilles (2020). «High resolution late Holocene sedimentary cores record the long history of the city of Cádiz (south-western Spain)», *Scientific Drilling*, 27, pp. 35-47.
- TERRADO ORTUÑO, Patricia. (2019). *El puerto de Tarraco en época romana (siglos II a. C. - III d. C.)*. Fuentes, *historiografía y arqueología*. Universitat Rovira i Virgili, Tarragona.

BIOGRAFÍA DEL AUTOR

Arqueólogo. Licenciatura y Doctorado por la Universidad Autónoma de Madrid. Catedrático de Arqueología en la Universidad de Cádiz. Especializado en Economía e Historia Marítima de la Antigüedad, ha publicado monografías y artículos científicos sobre ánforas, contextos cerámicos, pesquerías y la importancia de la cultura material para las temáticas de Arqueología de la Producción, tanto en Andalucía como en la antigua *Tingitana*, el denominado Círculo del Estrecho.

RESUMEN

Cádiz, ciudad con una notable herencia pesquera y marinera fenicio-púnica, fue uno de los principales puertos del Mediterráneo occidental entre época republicana y altoimperial. No obstante, se conservan escasos vestigios arqueológicos de sus estructuras portuarias, progradadas bajo el puerto moderno-contemporáneo, como sucede en las principales ciudades portuarias atlántico-mediterráneas, de ahí que tengamos que recurrir a evidencias indirectas para su conocimiento, como es el caso de su importante faro o de la tupida red de embarcaderos secundarios. Recientes investigaciones geoarqueológicas han permitido verificar el mantenimiento del carácter insular del archipiélago hasta avanzada la Antigüedad Clásica, frente al asentado paradigma que planteaba el cegamiento parcial del estrecho interinsular (el llamado «canal bahía-caleta») desde época fenicia, con la existencia de sendos puertos (interior y exterior). También se analiza sucintamente la importancia del

enclave en el comercio de redistribución internacional, siendo la producción y dispersión de las ánforas salazoneras y las mercancías suntuarias llegadas a su puerto dos de los mejores indicadores de su pujanza económica.

PALABRAS CLAVE

Arqueología portuaria, *Gades*, geoarqueología, tráfico marítimo.

ABSTRACT

Cadiz, a city with a noteworthy Phoenician-Punic fishing and seafaring heritage, was one of the most important ports in the western Mediterranean between the Republican and High Imperial eras. Despite its significance as a port city, there are few remaining archeological structures from its original port due to modern port development, a trend also observed at other major Atlantic-Mediterranean port cities. Therefore, to gain insight into the port's past, we must rely on indirect evidence such as its prominent lighthouse and extensive network of secondary wharfs. Thanks to recent geo-archeological research, it has been confirmed that the archipelago maintained its insular character until late Classical Antiquity, which goes against the established belief that the inter-island strait (also known as the «bay-caleta channel») had been partially sealed off since the Phoenician era, with two ports (interior and exterior) existing in the area. We also provide a concise analysis of the enclave's significance in the international trade network, highlighting the production and distribution of salted amphorae, as well as the importing of luxury goods as two key indicators of its economic power.

KEYWORDS

Port archeology, *Gades*, geo-archeology, maritime trade.

الملخص

يقدم هذا العمل موضوع إحداه وتطور الموانئ على جانبي مضيق جبل طارق من العصور القديمة إلى وقتنا الحاضر. ويتناول الجانب الأول بالتحليل الظروف البحرية الخاصة جدا في المضيق (التيارات والرياح)، والمحددة للملاحة الطولية منها أو العرضية. أما الجانب الثاني فيتطرق إلى أنواع المواقع المختارة لإقامة الموانئ على سواحل المضيق (الخلجان، المسطحات، المصببات، إلخ) حسب غاطس السفن (قياس الأعماق) والحماية التي توفرها التضاريس من الرياح، وبالأخص رياح الشرق والشمال الشرقي. و سنبين جوهر إعادة بناء المحيط الساحلي للموانئ القديمة عندما كانت لاتزال نشيطة والاعتماد الصغير على الجوانب الطبيعية التي تمنحها التكنولوجيا الجديدة. أخيراً، يتم تقديم العديد من الأمثلة على تطور الموانئ أو مجموعات الموانئ من العصور القديمة إلى القرن الحادي والعشرين. و سيلخص تاريخ التطورات الرئيسية في موانئ المضيق في جدول.

الكلمات المفتاحية

مضيق جبل طارق، مستوطنات مينائية، ملاحة، إسبانيا، المغرب.