

La ocupación humana de este territorio a lo largo del tiempo, tiene su correspondiente reflejo en el uso del área marítima contigua, aunque no se muestra ni en la misma intensidad, ni en la utilización y ocupación de esta área costera.

La imagen actual que presenta la mayoría de las costas valencianas, dista mucho de la configuración que tendría en épocas de los primeros navegantes. La situación clave de algunas de sus ciudades, instalaciones y puertos que condicionaron su establecimiento, se ha visto modificada tanto por los fenómenos naturales, como por la acción del hombre, y han llevado a una variación del paisaje marítimo, sobre todo en la línea de costa que condicionará el comercio y la navegación en estas costas. La aproximación a su conocimiento, parte no solo de un estudio sistemático de los cambios en la morfología litoral, sino también, de la localización de áreas con restos arqueológicos relacionados con ellos.

La situación geográfica de la costa valenciana, dentro del marco del Mediterráneo, ha influido y condicionado el desarrollo de las gentes y pueblos que habitaron nuestras tierras, bien por su dedicación comercial vinculada con la mar, bien como actividad pesquera y sus procesos de elaboración. La bahía de Oropesa del Mar presenta actualmente una situación geográfica muy acorde con la existencia de un puerto natural, en donde las presiones urbanísticas han modificado considerablemente su geografía. La ocupación humana presente en yacimientos fechados desde la edad del bronce hasta la actualidad, no concuerda con la escasez de restos arqueológicos subacuáticos recuperados en sus inmediaciones.

Los testimonios más antiguos de contactos con otras culturas hallados en el tramo de costa que nos ocupa (Fig. 1), se centran en Les Playetes (Oropesa del Mar) y Torre la Sal (Ribera de Cabanes).

A partir del estudio de los envases, (exclusivamente ánforas en nuestra costa) se puede constatar una etapa comercial leve con aportación de vinos fenicios y etruscos hacia finales del siglo VI aC. En el caso de Playetes, se trata de una asa de ánfora fenicia R-1 y parte de una ánfora etrusca (Fig. 2, 1), y en el área de Torre la Sal, de dos ejemplares completos de ánforas de tipología púnica sin contexto, con cronología de finales del siglo VI aC (Fig. 2, 2).

Después existe un vacío documental en esta costa hasta los inicios del proceso de romanización, sobre todo en el siglo II y hasta mediados del siglo I aC, de redistribución con el resto de la Península, posiblemente a través del mundo púnico-ebusitano, con lo que también llegan algunas ánforas Mañá C y E, y un segundo momento entre los siglos I-II dC de vinos tarraconenses, layetanos, asó como de aceite y salazones béticos envasados en ánforas de origen bético y norteafricano. (Dressel 7-11, Haltern 70, Dressel 20, etc). El producto mayoritariamente importado sigue siendo el vino, procedente casi exclusivamente de Italia, redistribuido a través del puerto de Ibiza, junto con algunos objetos de lujo, que permiten valorar la importancia de las élites locales ibéricas. Es en esta época cuando se diversifican también los lugares de hallazgos de ánforas: Les Playetes, La Renegá, playas de La Concha y Morro de Gos, Barranco de Chinchilla (en Oropesa del Mar) y Torre la Sal (Ribera de Cabanes).

Durante los dos primeros siglos del Imperio se diversifican los productos y las áreas de procedencia: vino, salazones y aceite de la Bética, Tarraconense y en menor medida de otros lugares como la península Itálica, la Galia o Mediterráneo oriental. Los hallazgos de restos de ánforas se reducen a la zona de Les Playetes y a un ejemplar en la playa de Morro de Gos: ánforas de vino Dressel 2-4, Haltern 70; de salazones, Dressel 7-11; y de aceite, Dressel 20 "*picola*"; mientras que Torre la Sal no mantiene ya relación comercial alguna por mar. Algunos restos de ánforas de época tardo-romana procedentes del norte de África, se sitúan en Playetes, playa de La Concha y más al norte de Torre la Sal, justo en la línea que comunica con el interior hacia el arco romano de Cabanes.

La cronología de estas ánforas coincide con los dos momentos de mayor actividad comercial de época romana en el mediterráneo. Este hecho, presupone un comercio marítimo continuado que prácticamente no sufrió interrupción alguna y que al parecer, tampoco fue muy intensa. Durante los siglos V dC al VII dC, asistimos a periodo general de reactivación de la actividad comercial de pequeños enclaves litorales del sudeste hispánico: vajilla de mesa, vidrio y alimentos envasados en

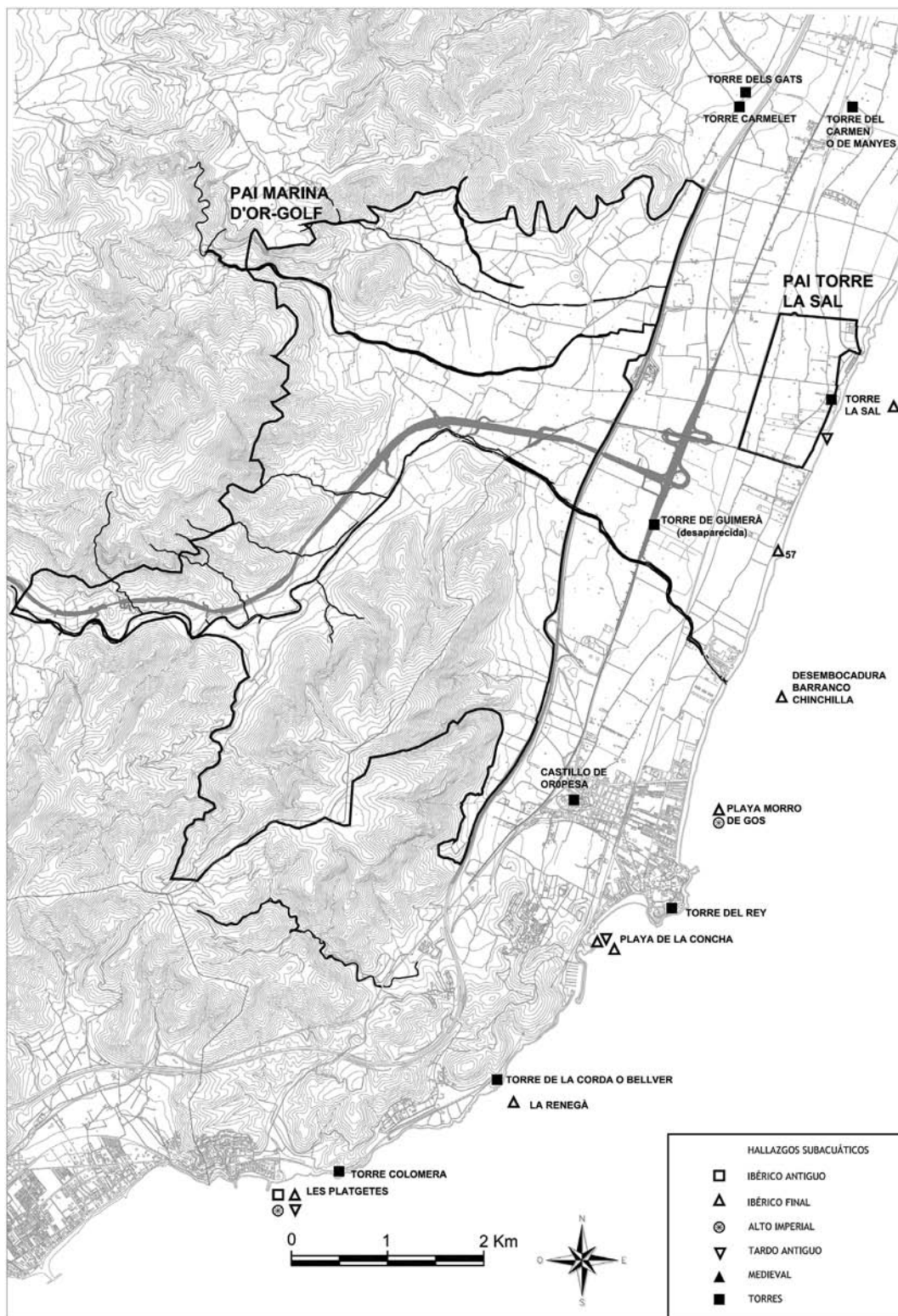


Figura 1.- Distribución de hallazgos arqueológicos submarinos en la costa sur inmediata a Torre la Sal.

ánforas procedentes de diversas partes del Imperio (Roselló, 2006). A partir de este momento, las evidencias arqueológicas submarinas se reducen exclusivamente al área de Playetes: un cuello de ánfora Keay LIII (Fig. 3), datado entre fines del siglo V e inicios del VII dC (Keay, 1984).

Junto con los productos de consumo, aparece ocasionalmente un comercio de metales que suelen formar parte del cargamento de los escasos pecios aparecidos y excavados en nuestras costas, o como hallazgos aislados. Plomo en forma de lingotes, procedentes de la playa de Los Locos (Torrevieja); Grau Vell (Sagunto); l'Olla de Benicàssim (Castellón). El cobre, esta asociado con cargamentos de procedencia bética (ánforas Dressel 20) en forma de galápagos, y tan solo se han constatado en nuestras comarcas en el pecio de La Albufereta (Alicante) y en el de la bahía de Javea, ambos fechados entorno al 60-80 dC. Respecto al hierro, solamente se ha documentado en el pecio de Ben-Afelí, Almassora (Castellón), en forma de lingotes y pletinas de hierro dulce, uno de ellos con marca FERRO, naufragado en el año 40 dC, junto con ánforas Dressel 2-4 tarraconenses y morteros itálicos.

El embarco de metales forma parte un transporte por mar hacia puertos no locales, y su presencia en nuestras aguas es fruto de un accidente: el hundimiento del barco. La extracción y comercialización de metales en nuestras comarcas abastecería el mercado regional propio y, en menor medida, a una exportación que no ha dejado restos subacuáticos. En el caso de Torre la Sal la manipulación de metales (hierro y plomo) en la misma playa, es bien patente, sin que hasta la fecha podamos relacionarlo con edificación alguna, fase de ocupación o estructura comercial.

RUTAS COMERCIALES MARÍTIMAS: PUERTOS Y FONDEADEROS.

La visión global de las rutas de navegación del Mediterráneo antiguo están basadas en la documentación recogida y publicada, referida principalmente a las mercancías contenidas en los recipientes cerámicos que evidencian las necesidades económicas impulsadas por la capital del imperio romano y de sus miembros económicos de la Galia meridional, Hispania y norte de África. Se confirma la existencia de relaciones directas a grandes distancias entre dos puntos: una navegación de "altura" durante un periodo determinado del año, y una navegación de cabotaje sensiblemente mas lenta (Arnaud, 2005).

El período de navegación en la antigüedad clásica es un tema muy discutido, pero puede situarse con cierta precisión en época romana entre el 5 de marzo, con la ceremonia del "barco de Isis", que señalaba el comienzo de la navegación, hasta bien entrado noviembre (Ruiz de Arbulo, 1990). La arqueología de las costas ibéricas puede corroborar o discutir las rutas marítimas que relatan las fuentes escritas.

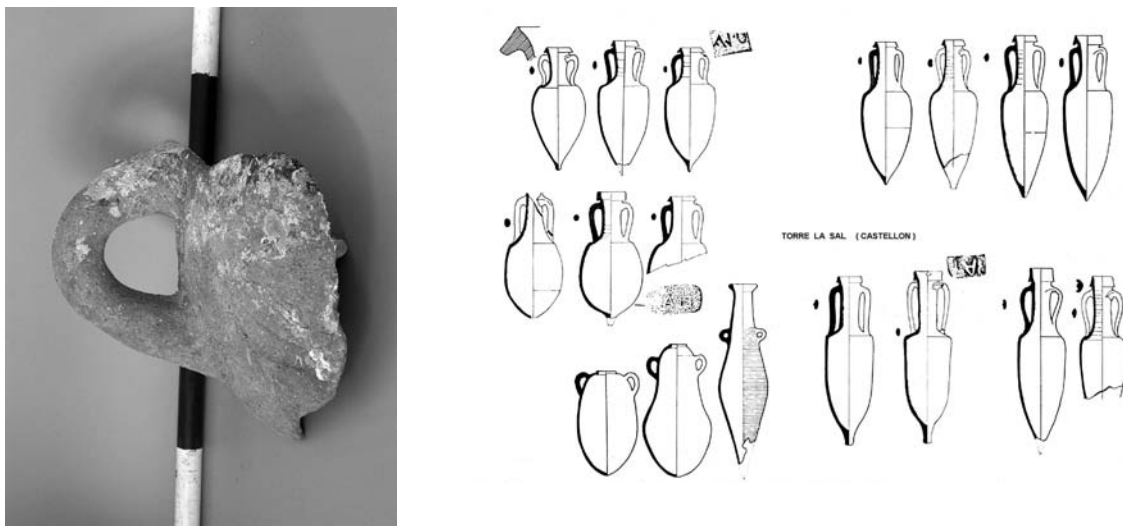


Figura 2.- 1.- Ánfora etrusca procedente de Les Playetes (Oropesa del Mar).
2.- Tipología de ánforas del fondeadero de Torre la Sal.



Figura 3.- Cuello de ánfora tardorromana de Les Playetes (Oropesa del Mar).

En el desarrollo de las culturas ibéricas y sus relaciones posteriores con otras culturas, sobre todo durante la romanización, juegan un papel importante las importaciones de vino y la vajilla que acompaña su consumo, al igual que una serie de productos manufacturados, intercambiados por productos básicos. La presencia de cerámica ática y posteriormente la de “barniz negro” en yacimientos submarinos, es bien patente en el tercio sur de las costas valencianas (Alicante), pero completamente ausentes en las de Valencia y Castellón.

Una ruta marítima no se limita solamente a una serie de puertos y de escalas costeras, sino al recorrido más directo posible entre un puerto de origen y uno de destino. Esto, no significa que sea la más corta en distancia, sino que es la más segura. Hay que tener en cuenta los dos tipos de escalas marítimas basadas en finalidades y previsiones muy diferentes: por una parte, las escalas técnicas, unidas a la aguada, a las exigencias de avituallamiento, reparación, al abrigo y, dependientes de un viento favorable; y por la otra, las escalas comerciales impuestas por un contrato de transacción (Arnaud, 2005). La navegación de cabotaje puede ser practicada por todo tipo de navíos dentro de todas las formas de intercambio comercial. La presencia de restos arqueológicos subacuáticos a lo largo de la costa, en mayor o menor medida está unida a prácticas comerciales específicas del mismo transporte marítimo. Esta forma de intercambio/comercio está fundada sobre estas escalas comerciales múltiples.

Tanto los fenicios, como posteriormente griegos, púnicos y romanos, aprovecharon la configuración geográfica de las costas del Mediterráneo a la hora de establecer sus instalaciones portuarias, prevaleciendo como es lógico, la seguridad, visibilidad y localización estratégica. Los avances técnicos que aportaron los fenicios, fueron recogidos posteriormente por griegos y romanos: construcciones de diques, muelles, dársenas, al igual que parte de su organización portuaria y derecho marítimo. La expansión romana fue acompañada por el establecimiento de instalaciones portuarias, las cuales facilitarían los contactos comerciales con la población indígena. Su ubicación responde a unos criterios que tenían como modelo a las ciudades del Levante, y con claros paralelos en nuestras costas valencianas. Éstas se situaban habitualmente en promontorios o islas costeras, donde las aguas eran poco profundas o existían lagunas que facilitaban el atraque de los barcos de la época.

Los puertos albergan unas infraestructuras que proporcionan protección a las naves, mercancías y viajeros-navegantes: alojamiento, almacenes, abastecimiento, espacios de culto e incluso de diversión (Romero, 1998). A medida que se va desarrollando el comercio romano, van aumentando los funcionarios que controlan las mercancías, el personal vinculado al funcionamiento del puerto, los oficios relacionados con la construcción y reparación de las naves, y los comerciantes profesionales. Ello requiere de la aplicación de una normativa portuaria, haciendo del puerto, el lugar donde perso-

nas y bienes gozan de protección y garantías a la hora de llevar a cabo los intercambios comerciales, y de una organización de estas instalaciones, dependiendo de las necesidades de los diferentes sectores, comerciantes y del Estado –al contrario de lo que sucede cuando los barcos atracan en cualquier punto de la costa–. Pero además, el puerto era un punto de control aduanero y militar importante. La existencia de un puerto, por tanto, está ligada a una red de comunicaciones terrestres y marinas, siendo punto de llegada/salida de una serie de productos que pagan tasas por su paso. Sin embargo, no todos los puertos de esta época presentan las mismas características formales, ni todos tienen la misma importancia económica. Así, el *portus* es un lugar de recepción y distribución de productos que está enclavado dentro de las rutas marítimas comerciales, capaz de gestionar y albergar naves y cargas procedentes de otros *portus* del Mediterráneo. En esta época, los puertos mediterráneos principales, como El Pireo, Alejandría, Ostia (Roma), Puteoli, Narbona tendrían el carácter de principales, al igual que otros en Hispania como Gades, Cartago Nova, Tarraco, Emporion y posiblemente Saguntum (Pérez-Ballester, 2000).

INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS, FONDEADEROS Y EMBARCADEROS

Destaca una considerable ausencia de grandes infraestructuras portuarias romanas en la costa castellonense, mientras que desde Saguntum hasta el Portus Illicitanus (Santa Pola) se han encontrado edificaciones o restos de almacenes, espigones etc., bien bajo las aguas, bien en el subsuelo de las ciudades actuales. De entre las que conocemos, destacan los grandes bloques de la construcción portuaria de Saguntum, en el Grau Vell, junto con una probable torre defensiva y almacenes. Hacia el sur, Valentia presenta un probable *horreum* cerca del cauce del río, lo que sugiere un embarcadero fluvial. En la ciudad de Dianium, también aparecieron restos de almacenes portuarios, al igual que en La Vila Joiosa y en el Portus Illicitanus. Las últimas excavaciones realizadas en La Albufereta (Alicante) han sacado a la luz los muelles de la ciudad de Lucentum al igual que el fondeadero de esta época, con abundantes restos cerámicos pertenecientes al mundo griego (cerámicas áticas y ánforas corintias) hasta otras formas paleocristianas y bizantinas.

Otro modelo de zonas portuarias utiliza las áreas naturales costeras donde convergen promontorios y zonas lagunares de poco calado: Cullera (Portus Sucronen?) o Calpe, aprovecharían la presencia de una península o promontorio que ofrece abrigo de los vientos dominantes. Esta situación en la costa norte podría repetirse en Almenara (Els Estanys), Oropesa del Mar, o Peñíscola, aun cuando no se tiene constancia según las fuentes escritas de la existencia de un *portus* de importancia.

La dinámica litoral ha configurado una costa actual llana y con escasos puntos de refugio, sin embargo, sí son habituales los fondeaderos y áreas frente a la costa donde se han recuperado abundantes restos arqueológicos. Las excavaciones en el yacimiento de Torre la Sal (Ribera de Cabanes) han desenterrado una amplia gama de edificios (entre ellos un *horreum*) y estructuras en tierra que bien podrían pertenecer a una actividad portuaria de época romano republicana. La posibilidad de identificar áreas portuarias de orden menor, se podrían relacionar con yacimientos ibéricos de cierta importancia situados en las laderas de la cadena montañosa más cercana a la costa, junto a los cursos de ríos y barrancos, los cuales, con una adecuación somera de la desembocadura, ofrecen una dársena bastante protegida. Este podría ser el caso de Oropesa del Mar, en cuya playa de La Concha se recuperaron hace años algunos restos de ánforas romanas (siglo I aC-III dC.), y en donde también existió un asentamiento ibérico, hoy desaparecido.

Hacia el sur, el yacimiento ibérico del Carregador d'Onda (Burriana) junto a la misma línea de costa, o el núcleo fuertemente romanizado del triángulo formado entre Nules, la Vall d'Uxó y la Llosa-Almenara, no ha aportado hasta la fecha un área portuaria como tal, existiendo las condiciones para ello y una comunicación terrestre plenamente asentada como la Vía Augusta. Los restos e instalaciones existentes en Els Estanys de Almenara podrían haber formado parte de un puerto, con un templo principal y un lugar de atraque y de aguada, donde la línea costera en época romana estaría muy cerca de ella.

La presencia de unas infraestructuras portuarias, que en el caso del Grau Vell, Valentia, Dianium, Lucentum, o Portus Illicitanus llevan implícitas el asentamiento ininterrumpido de gentes, son ya de por sí un elemento clave para canalizar un importante volumen comercial, para el que

era insuficiente un comercio realizado únicamente en fondeaderos o en pequeños embarcaderos estacionales en las desembocaduras de los ríos o en las golas. Por ejemplo, si se quiere descargar el cargamento de una nave, aunque sea de redistribución, no es rentable que dicho cargamento sea transvasado a barcas en un fondeadero, sino que se necesitará una serie de instalaciones portuarias.

Por ello, es el rendimiento económico de este intercambio comercial a gran escala, lo que anima al promotor o promotores a sufragar los costes de la construcción del puerto y su mantenimiento; el beneficio lo obtendrán del comercio a gran escala y de los pagos que han de sufragar los *navicularii* y *mercatores* por el uso de las infraestructuras.

Muelles, malecones u otro tipo de construcciones portuarias, podrían haber coexistido junto con los puertos romanos de gran importancia en nuestras costas: Emporiae, Carthago Nova o Saguntum. En cuanto a las estructuras portuarias conocidas en las comarcas valencianas o de edificaciones relacionadas con un puerto, los datos son también escasos, desde los sillares sumergidos del Grau Vell en Sagunto, las del puerto fluvial de Valentia, y los almacenes de Dianium, Altea, Villajoyosa o Santa Pola, habría que añadir el muelle de La Mata, del cual no se ha confirmado su cronología, el de la Isla de Tabarca, o el recientemente excavado en el barranco de La Albufera (Alicante), con 48 metros de longitud y un calado máximo de 1,50 metros.

Las necesidades de los puertos, dependiendo de su ubicación y geografía, pueden también tener instalaciones o almacenes portuarios junto a las playas, como en el caso de Villajoyosa, (Altea), un puerto “varado” donde no existían muelles ni pantalanes, habiendo perdurando prácticamente inalterable hasta los años treinta del siglo pasado. El mantener las naves fondeadas por la noche no era imprescindible, ya que las embarcaciones se varan por la noche (Espinosa, Sáez, Castillo, 1998).

Así, el tramo de costa en el que se sitúa el asentamiento de Torre la Sal, estaría situado entre los puertos romanos mencionados por las fuentes clásicas: Saguntum (Sagunto) y Dertosa (Tortosa). La posible existencia de un puerto en Torre la Sal, habría requerido de un esfuerzo constructivo basado en el rendimiento económico de centralizar los intercambios que se estaban realizando en la costa y en los fondeaderos. Hasta la fecha no se conoce la estructura urbanística del ibérico antiguo y pleno, pero la construcción de grandes almacenes en época ibero-romana, algunos ya destruidos por la acción marina, nos presenta una población que quiere rentabilizar la canalización del comercio de productos mediterráneos llegados por mar.

Para un intercambio de productos a pequeña escala no se requiere ningún tipo de infraestructuras portuarias, ya que el intercambio menor se realiza en el mar, en enclaves escogidos –apropiados para el fondeo– y que se han perpetuado durante siglos. O también, en áreas de fondeo “a la espera” del uso de la infraestructura portuaria.

Los fondeaderos, situados mayoritariamente en las inmediaciones de un núcleo portuario, nos presentan un intercambio a muy pequeña escala, una actividad prácticamente fugaz que con el paso de los años y los siglos ha dejado un registro arqueológico en el fondo marino, basado mayoritariamente en la presencia de material anfórico y cepos. A su vez, los fondeaderos son punto de encuentro en ruta para naves que intercambian pequeños volúmenes de productos en el mismo mar, atraídas a la zona por la existencia de un foco comercial. Fondear en un punto concreto o a varios metros de él, depende de tantas opciones que no es posible enumerarlas, ya que no existe un lugar físico de amarre, sino que se trata de enclaves para el intercambio comercial que los pilotos conocen.

Los embarcaderos podrían comportar pasarelas de madera, o zonas de varadero en la misma playa aptas para embarcaciones pequeñas, si bien no se ha conservado resto alguno de este tipo de pasarelas de época romana. La utilización de barcas de “*bou*”, y la varada de barcas en la misma playa hasta fechas bien recientes, ha sido tradicional en nuestras comarcas. Sin embargo, la continua aparición de restos arqueológicos en fondos marinos cercanos a barrancos, ríos y áreas de acceso al interior, ha configurado la modalidad de fondeaderos.

Del mismo modo, resultaban especialmente útiles para el fondeo y el comercio, las ensenadas y bahías en las desembocaduras de los ríos, que además posibilitaban la penetración de gentes y productos hacia el interior. En los fondeaderos situados cerca de la costa se comercia sin sufragar cánones. Son puntos o zonas en donde han venido apareciendo restos arqueológicos desde hace años, coincidentes con áreas mas o menos rocosas.

La costa correspondiente al tramo entre Torre la Sal y Benicásim, recoge gran cantidad de hallazgos procedentes de sus aguas marítimas inmediatas, pero sin que hasta el momento se haya lo-

calizado ningún puerto. Los restos corresponden mayoritariamente a fragmentos de ánforas o partes de ellas recuperadas por pescadores deportivos de forma esporádica y como ya se ha comentado, solamente concentradas en dos áreas concretas: Les Playetes y Torre la Sal.

En el resto de la costa inmediata, los hallazgos arqueológicos se producen en las desembocaduras de los ríos y barrancos de Torreblanca, Cabanes, Oropesa del Mar y Benicásim. Al igual que sucede en otros puntos costeros de nuestra geografía, la presencia de restos arqueológicos en los fondos marinos se debe a factores como la presencia de un foco humano en la costa, una fuente de agua dulce o un acceso comercial con el interior. En el caso de Torre la Sal, se ubica un asentamiento humano en la misma playa, si bien se sitúan varios yacimientos ibéricos en los alrededores, junto con la posible explotación de minas de hierro y plomo.

Respecto al hallazgo de otro tipo de materiales, como por ejemplo los cepos de ancla, no son raros en yacimientos submarinos. Suelen aparecer tanto en zonas aisladas de rocas como en áreas donde también existen otros restos arqueológicos sin conexión alguna entre ellos o en relación con algún yacimiento en tierra. Así pues, solamente atestiguan el paso de gentes y/o embarcaciones esporádicas en este tramo costero.

La cronología de utilización de esta costa castellonense, es amplia, destacando la zona de Les Playetes, en la desembocadura del barranco de Bellver, como la de mayor uso a lo largo del tiempo. Allí coinciden elementos claves para el comercio y la navegación: es un área al abrigo de vientos, presenta un fondo rocoso útil para el fondeo, coincide con la desembocadura de un barranco, con posibilidades de aguada, y al mismo tiempo, es una de las vías de comunicación con el corredor interior de Miravet. Se constata la presencia de ánforas fenicias y etruscas en una etapa más antigua y una mayor abundancia de formas romanas (siglos II aC-I dC), y una nueva etapa con un volumen de comercio menor, a tenor de los restos cerámicos recuperados: vajilla de mesa, cántaros y jarras etc., centrados en torno a los siglos XIV y XV.

Otros puntos, aun por estudiar en profundidad, contemplan hallazgos aislados también de esta etapa en las inmediaciones de la playa de La Renegá, playa de La Concha, de Morro de Gos, desembocadura del barranco de Chinchilla en cotas de entre 3 a 9 metros y muy cercanos a la costa.

Cabe destacar en este tramo costero la presencia de abundantes áreas pantanosas y marjales que en época romana eran mucho más extensas y profundas, siendo el ejemplo más destacado, el pantano de Torreblanca, y los marjales al norte del cabo de Oropesa del Mar. Esta situación geográfica de Torre de la Sal, puede tener un cierto paralelismo con el Grau Vell de Sagunto (Valencia). Un núcleo habitado junto al mar situado sobre un pequeño promontorio en la misma línea de costa, y un área pantanosa que determinan su trazado urbanístico (Aranegui, López, Chiner *et alii*, 1985). La aparición de grandes fortunas y su inclusión también, en la vida pública y del entramado político de la época, abogan por una propiedad en elementos de transporte y comercio de sus propios productos. El modelo económico de los fondeaderos, a la vista de la variedad de restos arqueológicos recuperados en el lecho marino, parecen indicar un intercambio de productos locales, comarcales y regionales.

En este entramado de puertos y fondeaderos relacionados con nuestra costa, las islas Columbretes representarían un importante papel. El hallazgo de ánforas de tipología romana (Illa Gran) y púnica (La Foradà), cepos de ancla romana y restos cerámicos de vajilla romana e ibérica, confirma, la llegada de barcos entre los siglos II-I aC, su fondeo al abrigo de temporales, y por supuesto, la utilización de las Columbretes como punto de paso y descanso en la ruta hacia otros puertos del Mediterráneo. La ausencia de cursos fluviales y aguadas descartan el concepto de fondeadero anteriormente descrito, aunque su situación geográfica y abrigo de vientos, hacen de estas islas un lugar perfecto para pernoctar o de protección en una ruta de largo recorrido entre la península y Baleares, o entre el cabo de la Nao y norte de Cataluña.

CONSIDERACIONES FINALES

La presencia de restos arqueológicos de tipología fenicia en el yacimiento en tierra de Torre la Sal (ánforas, pie trípode), indican que los contactos comerciales se realizaron por mar. Estos, fueron a una escala mucho mas reducida que en la etapa de romanización, y estarían asociados a un núcleo primitivo que posiblemente utilizaría una pequeña ensenada o gola a modo de puerto.

Isserlin (1973) describe los asentamientos fenicios como pequeñas islas cercanas a la costa o lugares elevados, defendibles, con preferencia por puertos en albuferas o calas. Dentro de los modelos de asentamiento fenicio-púnico al que pudiera asociarse el primitivo núcleo de Torre la Sal, estaría el de la adaptación al terreno, sobre una pequeña elevación sin grandes movimientos de tierras o recursos, con acceso al mar y posiblemente amurallado. En el espacio marítimo, se han recuperado un par de ánforas púnicas datadas entre el siglo VI aC e inicios del V aC. Es clara la intervención de Ibiza como centro intermediario, ya desde las primeras relaciones comerciales. Los fenicios que se establecen en las Pitecusas, comercian entre el mundo griego del sur de Italia, el púnico y el ibérico. El mismo material se puede encontrar en Torre la Sal (Ribera de Cabanes), Sa Caleta (Ibiza), y material fenicio en Etruria, indicando con ello que los diferentes mundos del mediterráneo, ibérico, griego, púnico y etrusco, están unidos dentro del Mediterráneo como un crisol y que el comercio entre estos depende de la capacidad de cada mercader de establecer unos contactos y unos intercambios entre los mercados de los puertos como Ampurias o Ibiza y el comprador final (Oliver, 2008).

El momento de esplendor económico es similar a otros asentamientos con una población indígena preexistente, en donde se asienta una nueva población. La presencia de ánforas recuperadas en este tramo de costa, refleja un fuerte comercio desde fines del siglo III aC hasta mediados del siglo I aC, llevando pareja un desarrollo urbanístico del entorno. Quedaría por resolver si también adecuaron o modificaron la línea de costa a escala reducida, utilizando la parte marítima como embarcadero. Esto requeriría de una inversión económica elevada, por lo que sería necesaria la intervención de personajes de clase alta que buscan en la propiedad una forma de inversión. Con ellos, llegan una serie de productos importados desde Italia, o redistribuidos desde otros centros; en el caso de Torre la Sal, es el mundo púnico el que actúa como redistribuidor: ánforas púnicas, terracotas, vajilla diversa, etc. La aparición de un asa de bronce perteneciente a vajilla de importación itálica, demuestra una romanización muy temprana y con alto poder económico entorno al año 100 aC. (Fernández-Izquierdo, 2004-2005) y que, al igual que en otros yacimientos, tuvo un asentamiento previo. Sin embargo los restos arqueológicos recuperados de la zona marítima no son representativos de un comercio en esta primera fase.

Durante todo el siglo II aC y hasta mediados del siglo siguiente, la franja marítima frente al yacimiento de esta época se utiliza como área de entrada de mercancías: mayoritariamente vino, y vajilla relacionada con su consumo. Ánforas vinarias de origen itálico (Campania): greco itálicas, todas las variantes de la forma Dressel 1 (A,B,C) y Lamboglia 2; de procedencia ibicenca: Mañá C y E (en menor proporción), con algún cuello de ánfora vinaria de topología incierta. La recuperación de una veintena de ánforas halladas en el área submarina frente al yacimiento, con un contenido de resina de pino, refleja una reutilización de los envases por parte de la población ibérica, para comerciar con un producto regional-local, al que podrían añadir las fibras vegetales para la confección de cabuyería (esparto, lino, cáñamo, etc...).

La fase final del comercio romano, vendría representada por las ánforas Lamboglia 2, que aparecen tanto en la zona marítima como en el suelo de un posible aljibe junto con una base de pátera cerámica campaniense (Lamboglia 5) y un solo ejemplar de un cuello de ánfora Dressel 20, señalando el periodo augusteo como final del comercio marítimo en este punto costero.

Durante las fases alto y bajo imperial son muy escasos los restos documentados en el área de Torre la Sal que parecen estar relacionados con una población asentada en el interior como la de El Tancat, o incluso más allá, en el entorno del Pla de l'Arc, relacionado con la Vía Augusta. Este espacio marítimo, relacionado con la ruta balear durante la antigüedad tardía, no volverá a resurgir hasta el siglo XI, atestiguado por la aparición de algunas jarritas cerámicas y fragmentos de cántaros en la zona marítima y en el áreas documentadas para la fase andalusí en las que se mantiene –o se revitaliza– el comercio marítimo a través de las islas Baleares.

Aunque, con posterioridad a estas fechas, ya no hay constancia de la aparición de restos arqueológicos subacuáticos en el ámbito de estudio, sí tenemos noticias históricas que nos ofrecen una visión que modificará el paisaje costero.

El enclave estratégico de la villa de Oropesa del Mar no se limitaba al control parcial de la llanura, sino que también cobró gran importancia pesquera; así se desprende de la disposición real de 1280 por la que se exige a las autoridades de Murviedro “...el libre paso del pescado de Oropesa del Mar que se llevaba a vender a Valencia, a lo que se habían opuesto en alguna ocasión. Y que

los pescadores pudieran llevar y vender su mercancía donde quisieran." (Sevillano, 1951). Lo cierto es que bajo el señorío de los Jaffer o Jaffero, el rey Alfonso IV, les otorgó el derecho de construir un *carregador* y *descarregador* en la playa de Oropesa del Mar. Con este derecho, no solo se construía un muelle para carga y descarga de mercancías, sino que se llevaba anejo la exención de impuestos reales, lo que le otorgaba una importante ventaja comercial.

Será en 1379 cuando, bajo el señor Jofre de Guifredo de Thous, el rey Pedro IV mandó fortificar y amurallar la villa y castillo de Oropesa del Mar. Para ello otorgó licencia para imponer sisas y tributos para llevar a cabo la gran obra. Bajo la familia Thous, la villa experimenta un crecimiento no solo agrícola sino también marítimo, gracias a la construcción del puerto franco bajo el dominio de los Jaffer.

La presión de la piratería berberisca en las costas valencianas propició la construcción de numerosas torres de vigilancia a lo largo de todo el cordón litoral. Los continuos ataques a las poblaciones, tales como Oropesa del Mar, Benicarló, Vinaròs etc., favorecieron la construcción de un extenso entramado de torres vigía con el objetivo de defender de los ataques a las poblaciones vecinas, sirviendo incluso de refugio para las mismas. Otro factor importante en este hecho, es que debido a las condiciones geográficas de la zona, con acantilados abruptos, pequeñas ensenadas, recovecos, etc., permitían a las embarcaciones piratas esconderse fácilmente tras sus cruentas incursiones, o acechar a los diferentes barcos mercantes que navegaban por nuestras costas. Así, el proceso de fortificación de Oropesa del Mar irá parejo al levantamiento de varias torres en los dominios de la tenencia de Miravet: la ermita de Albalat, construida a finales del siglo XIII, se verá reforzada con defensas entre los siglos XIV y XV, formando parte de un complejo de edificaciones que servirán de vigilancia y refugio ante los ataques piratas; cerca de la ermita se levantan la Torre Carmelet y la Torre dels Gats, ambas en el Camí de les Torres; más próxima a la marjal aparece la Torre del Carmen o de Mañes y ya en la costa se encuentra la Torre de la Sal, ambas comunicadas por el Camí de l'Atall. Finalmente y siguiendo en dirección sur por la costa, encontramos otras torres de vigilancia como la denominada Torre de la Cordà o Renegà y un poco mas al sur la Torre Colomera o Bellver, ambas del siglo XVI, que si bien no presentan la entidad de la Torre del Rey, poseen un gran valor estratégico puesto que dominan los ángulos muertos de la costa y permiten la rápida comunicación entre las torres principales y los núcleos habitados.