

EMBARCACIONES Y NAVEGANTES FLUVIALES AL SERVICIO DE LOS ANTIGUOS PUERTOS DE ROMA

Teresa Encarnación Villalba Babiloni
UNED-CA Alzira-Valencia

Resumen:

El tamaño, la variedad y la especialización de las embarcaciones utilizadas en los puertos romanos y en el Tíber eran impresionantes. De modo que sus navegantes se constituyeron en un grupo de gremios totalmente diferente al resto de corporaciones. Sus subdivisiones y funciones diferenciadas ilustran la complejidad de los gremios implicados en el transporte de mercancías y de personas de Ostia y el *Portus* a Roma. En este trabajo nos ocuparemos básicamente de las embarcaciones auxiliares y sus respectivas tripulaciones que faenaron realizando la ruta fluvial que comunicaba los puertos del Tíber, es decir en Ostia y el *Portus* de Claudio y Trajano con la ciudad de Roma para abastecerla de mercancías y hacerla accesible a población que viajó por mar.

Palabras clave: *lintrarii, caudicarii o codicarii, lenuncularii, utricularii, schapharii.*

Abstract:

The size, variety and specialization of the vessels used in the Roman ports and the Tiber were impressive. So the sailors became a group of guilds totally different from the rest of the corporations. Its subdivisions and differentiated functions illustrate the complexity of the guilds involved in transporting people and goods from Ostia to Rome. In this work we will basically deal with the boatmen and stevedores who worked in the ports of the Tiber, that is to say in Ostia and the Portus or the fluvial port of Rome.

Keywords: *lintrarii, caudicarii o codicarii, lenuncularii, utricularii, schapharii.*

Introducción

Situada en la costa del mar Tirreno, concretamente en la desembocadura del Tíber, Ostia Antica fue una antigua colonia que hizo las veces de puerto para la gran ciudad de Roma. Unos orígenes legendarios fechan su fundación hacia el siglo VII a. C, pero la arqueología parece constatar que su pasado data del siglo IV o III a.C. En un principio parece que esta colonia fue fundada con el objetivo de servir de defensa militar, puesto que los peligros militares podían entrar por la boca del Tíber y remontar hasta la propia Roma. Con el transcurso del tiempo Ostia se convertiría en un floreciente puerto comercial y casi todas las mercancías que la capital recibía de sus colonias y provincias pasarían por su puerto.

Durante la dinastía Julio-Claudia, Roma se convirtió en una gran ciudad con más de un millón de habitantes, que necesitaba recibir abastecimiento de las más variadas mercancías que se producían en todos los rincones del imperio: trigo, aceite, vino, tejidos, metales, esclavos, animales salvajes para los espectáculos de circo, etc. Todo este trasiego de mercancías y las personas que las acompañaban, así como los viajeros que decidían hacer su trayecto por mar se convirtió en una tarea ardua de gestionar para el puerto ostiense de pequeñas dimensiones y que debido a la estrechez y a la poca profundidad del Tíber en ese punto, no podía permitir la entrada de naves de gran calado. De modo que los comerciantes del mar se veían obligados a trasvasar sus mercancías en alta mar a pequeñas embarcaciones auxiliares como *caudex*, *scaphas*, *lintres* o *lenunculos*, de las que hablaremos más adelante por ser el objeto de este trabajo. Este trasvase implicaba a menudo el riesgo de naufragios. Realizado el trasvase, los barcos descargaban en Ostia o remontaban con la ayuda de barcas fluviales los 35 kilómetros que separaban Roma de la costa.

En el siglo I bajo el imperio de Claudio, concretamente en el año 46, se construyó un nuevo puerto cerca de la desembocadura del Tíber, en la margen derecha del mismo, a pesar de que, según las fuentes clásicas, los expertos de la época desaconsejaron esa ubicación por que dicho enclave estaba frecuentemente cubierto de arena. Este nuevo puerto debía sustituir al viejo puerto fluvial de Ostia, que se situaba en la margen izquierda del Tíber. Así

pues, a cuatro kilómetros al norte de Ostia se construyeron dos muelles semicirculares en los que podían fondear navíos mercantes de gran calado y un gran faro que servía de orientación a los navegantes. Todo este complejo mandado construir por Claudio pero inaugurado en el reinado de Nerón recibió el nombre de *Portus Augusti Ostiense*.

Años más tarde, en el 112 Trajano se implicó en obras de remodelación del *Portus* ordenando la construcción de una nueva cuenca de forma hexagonal que conectara con el puerto de Claudio mediante un canal situado al sudoeste del nuevo puerto. La comunicación del nuevo puerto con Roma estaba garantizado por el sistema de canalizaciones trazado en época de Claudio que aseguraba la comunicación fluvial con la capital a través de la denominada *Fossa Traiana*, un canal que conectaba el *Portus* con el Tíber; a la vez que también se podían trasladar personas y mercancías por la ruta terrestre de la *Via Portuense*.

Durante los años que duró la construcción de ambos puertos, la colonia de Ostia sufrió una gran transformación: junto al aumento demográfico derivado de la masa de trabajadores empleados en el puerto, en la construcción o en el comercio, la ciudad entera se remodela para adaptarse a las nuevas necesidades derivadas de las funciones portuarias. El siglo II será para la ciudad una época de esplendor y crecimiento en todos los sentidos; pero desde finales del siglo III, con el nuevo puerto a pleno rendimiento, Ostia empezó un lento declive del que no se recuperaría. Toda la actividad portuaria se había trasladado a la ciudad vecina de *Portus*, el brazo del Tíber que pasaba por Ostia se colmató resultando impracticable para la navegación, la población disminuyó y los negocios empezaron a cerrarse. En la Edad Media quedó totalmente abandonada y casi olvidada hasta que en el siglo XVIII los arqueólogos la sacaron de nuevo a la luz; y en la actualidad, gracias al material arqueológico y las inscripciones que se hallaron podemos realizar trabajos como éste, en el que intentaremos adentrarnos en una pequeñísima parte de los trabajos portuarios que allí desarrollaron, concretamente el de los barqueros fluviales que desempeñaron tareas auxiliares tanto en Ostia como en el *Portus*.

De manera rápida avanzaremos que existieron al menos cinco tipos de barqueros auxiliares que, agrupados en corporaciones, faenaron en el Tíber y los puertos romanos: los *scapharii* y *lintrarii* que navegaron en todo el recorrido del río, los *caudicarii* y los *lenuncularii* que trabajaban el tramo inferior del Tíber entre Ostia y Roma (Rougé, 1966; Coulton y Dodge, 2000); y probablemente, aunque no aparecen documentados en Ostia, también laboraron los *utricularii* (Rougé, 1966). Esta variedad de marinos demuestra que entre ellos existía una cierta diferenciación en la labor que desempeñaban, así como una especialización incipiente del trabajo que queda reflejada en las inscripciones a través de los distintos nombres que reciben (Rougé, 1966:180). Veamos a continuación las particularidades de cada uno de estos gremios.

Scapharii

Los *scapharii* eran marineros que tripulaban un esquife o canoa ligera sin mástil y propulsada a remo. En el sentido técnico de la palabra, *scapha* (Glaukler, 1904: 1113) designaba una chalupa que aseguraba las comunicaciones de los navíos de guerra o mercantes con la costa cuando una fuerte corriente de agua les impedía abordar. Estos botes eran indispensables para los barcos de gran altura o calado, formando parte integrante de su material de a bordo. Cuando el navío estaba fondeado, la *scapha*, abordada en la popa al pie de la escalera de descenso, permitía en trasiego de mercancías entre la orilla y el barco. En caso de resaca, el *scapharius* (marinero) de guardia se encargaba de que el bote no chocara contra el casco del barco próximo, manteniéndolo a distancia con una percha.

En cuanto el navío se hacía a la mar, la *scapha* le seguía por la estela abierta por la embarcación principal, remolcada por un cable atado a bordo de la popa o en el mástil de mesana y estaba constantemente tripulada por un *scapharius* de la tripulación encargado de vigilarla, de vaciar el agua que pudiera entrar en ella y de repescar, en caso de necesidad, a cualquier persona u objeto que pudiera caer al mar. En caso de naufragio, la *scapha* ofrecía un lugar de refugio a los marineros o pasajeros que abandonaban, cortando el cable, el navío en proceso de hundimiento. En la marina mercante, los grandes

buques podían estar dotados, dependiendo de su tamaño, de dos o tres *scaphae*.

En los bajorrelieves de las columnas de Trajano y Antonino aparecen representadas unas *scaphae* que comunicaban ambas orillas de un río. Una pintura de Herculano representa una *scapha* cargada de ánforas que hacía el servicio de puertos en Roma.

Pero la palabra latina *scapha* podía designar además otros tipos de embarcaciones ligeras, en ese caso iba acompañada de un epíteto para concretar su función: *scaphae piscatoriae* o canoa de pesca, *scaphae speculatoriae* o barcas encargadas de guiar o explorar cerca de las grandes liburnas de guerra; en este último caso, la *scapha* podía contar hasta con veinte remeros.

Hasta aquí hemos hecho referencia a los *scapharii* que trabajarían a bordo de la chalupa de una embarcación mayor a la que prestarían ayuda en sus maniobras y en caso de peligro, pero según Rougé (1966:192) tendríamos que dar una interpretación más amplia al término *scapharii* puesto que allá donde las inscripciones documentan la existencia de estos marineros, queda bien especificado que se trata de trabajadores vinculados a un puerto determinados: como los *scapharii Hispalenses*, los *schapharii Romulae consistentes*; o bien los que faenaban en el interior del puerto vinculados a un *traiectus*, es decir, a un emplazamiento determinado. Pero si estos *scapharii* no tenían nada que ver con los que faenaban en las chalupas de los grandes buques, no cabe duda de que por su nombre utilizarían barcas similares a aquellas otras y para funciones similares. Sobre este tema, el *Digesto* (XIV, 2, 4) tampoco aclara demasiado cuando dice, sin especificar de qué tipo de *scapha* se trata, que ésta se utilizaba para el transporte de mercancías cuando era necesario aligerar el navío. Así pues, en los grandes puertos los *scapharii* actuarían como remolcadores, bien ayudando a los navíos a llegar a su amarre; como era el caso en el *Portus* a juzgar por lo que nos muestran las monedas de Commodo (Meiggs, 1973, fig. XVIII b) por ejemplo; o bien les ayudaran a remontar un río; como parece que debió ser la función de los *scapharii* del *Baetis*. Otra dificultad añadida a la hora de interpretar sus funciones nos viene dada por dos inscripciones hispanas en las que se dice de ellos: *scapharii qui*

*Juliae Romulae negotiantur*¹, lo que hace suponer que también se ocupaban de operaciones comerciales. De hecho, no hay ningún indicio que impida pensar que estos barqueros pudieran igualmente dedicarse al comercio, pero la expresión *qui negotiantur* es muy vaga y bien podría significar que los *scapharii* hacían de su profesión un negocio en el sentido literal de la expresión.

Lintrarii

Los *lintrarii* eran barqueros que conducían un *linter* (Glauckler, 1904: 1260). Un *linter*, *lintris* o su diminutivo *lintriculus* (Glauckler, 1904: 1260) era una barquita con bajo calado, sin quilla, sin puente, sin velas, con propulsión a remo. Normalmente se construía a partir de un solo tronco de árbol tallado y vaciado. Generalmente se reservaba para la navegación fluvial o lacustre. César señala la presencia de *lintres* en el Saona y el sur del Sena; Tito Livio, en el Ródano; Ovidio, en el Tíber; Cicerón, en el lago Prelius. Únicamente Plinio recoge *lintres* realizando el cabotaje marítimo en la costa occidental de la India.

El *linter* servía para transportar viajeros, equipaje, ganado y mercancía, allá donde la poca profundidad de las aguas impedía el uso de embarcaciones más grandes y de mayor calado. También fue utilizado para la construcción de cubiertas de barcos. No tenían el fondo plano como las barcazas, su casco estaba redondeado, lo que le dotaba de gran movilidad pero también de gran inestabilidad.

Sin duda, había muchos tipos de *lintres* y el término se pudo aplicar a una gran cantidad de barcas y navetas representadas en bajorrelieves y mosaicos de época romana, pero sin que se puedan identificar de una manera clara.

Sobre la tripulación de un *linter*, Rouge (1966: 193) recoge que los *lintrarii* eran un tipo de *nautae* fluviales, cuya presencia en contexto marítimo era puntualmente circunstancial. Su cometido consistiría en faenar en pequeños puertos fluviales situados en el último tramo accesible del río a los barcos marítimos. Así los *lintrarii* de Roma y Ostia probablemente se encargarían de conectar el tráfico entre el Tíber y el complejo portuario romano.

¹ *CIL*, II, 1168 y 1169

En el caso de Roma, según J. Le Gall (1953: 220), se trataría de los barqueros del Alto Tíber que faenaban aguas arriba hacia Roma. Una inscripción hallada en Sevilla documenta que estos *lintrarii* dependían de tres pequeños puertos: *Canana*, *Oducia* y *Naeua* sobre el *Baetis*, que remontaban río arriba hasta llegar a *Hispalis*². Ambos autores coinciden en señalar que los *lintrarii* eran barqueros fluviales cuya aparición en contexto marítimo es meramente accidental y, por tanto, no pueden ser clasificados como navegantes marítimos.

Caudicarii o Codicarii

Los *caudicarii* o *codicarii* (Humbert, 1887: 972) formaban parte de la corporación de marineros (*caudicarium corpus*) encargada de transportar el trigo de la *annona* de Ostia a Roma. Este tipo de barqueros seguramente existieron desde tiempo de la República como empresarios-transportistas libres que el cuestor de Ostia podía contratar para enviar a Roma el trigo de los diezmos o el de requisición.

Estos marineros recibían su nombre derivado de la palabra *caudex* o *codex* que significa unión de planchas de madera o de barcos de transporte o de balsas utilizadas en el Tíber (*caudicariae* o *codicariae naves*). Estas embarcaciones eran una especie de barcasas planas, muy parecidas a las balsas en su longitud y su poca elevación por encima de la línea de flotación. Se fabricaban uniendo tablones fuertes y planchas gruesas. De hecho, su nombre lo recibían debido a este tipo específico de ensamblaje de madera dura y resistente que los antiguos romanos denominaban *caudex*. Al parecer, las primeras flotas romanas pudieron responder a este tipo de construcción naval, ya que en el siglo III a.C., el militar y cónsul Apio Claudio, por haber aconsejado la organización de las fuerzas navales, recibió el sobrenombre de *Caudex*. Las *naves caudicariae* estaban especialmente destinadas al transporte de grano entre Ostia y Roma (Roschach, 1887: 972).

Desde época temprana los *caudicarii* o marineros de estas naves formaron una corporación o *collegium* que, al parecer, era distinto del gran colegio de armadores que formaban los *navicularii* y una persona civil pudo haber recibido la autorización para formalizarla. Se encargaban de transportar

² *CIL*, II, 1182.

los cereales de Egipto o de la provincia de África a Ostia y más tarde a Constantinopla. Los *caudicarii* que navegaban por el Tíber recibían también el nombre de *navicularii amnici* o *nautae Tiberini*. Durante el Bajo Imperio se organizaron y reglamentaron todas las corporaciones (*collegia*), especialmente las que tenían su establecimiento principal en las capitales de provincia. La de los *caudicarii* parece que fue reorganizada por Aureliano, pues a través de Vopisco se conservó una carta al prefecto de la *annona* que hace referencia un aumento del aprovisionamiento de grano debido a la creación de nuevos barqueros en Egipto a orillas del Nilo y en Roma sobre el Tíber (*navicularios amnicos Romae*). Al igual que el de los *navicularii*, estos colegios o corporaciones de *caudicarii* debieron de estar sometidos a rigurosas reglas y la pertenencia a ellos se debió convertir en hereditaria, con afectación de los bienes de los asociados a cargo de las corporaciones.

Según Rougé (1966: 196) estos *caudicarii* eran gente poderosa, de hecho, sus patronos³ eran elegidos de entre los grandes funcionarios romanos de modo que encontramos curadores⁴ y defensores⁵. Así mismo, afirma Rougé (1966: 196) que formaban parte de la pujante corporación de mercaderes de trigo⁶. Sin embargo, en el siglo IV se documentan enfrentados a los *mensores*, a los que más tarde aparecerán asociados por el Estado para la vigilancia del *Portus*.

Como estos nautas estaban en contacto directo y constante con los funcionarios encargado de la vigilancia del puerto y los medidores (*mensores*) de los graneros de Ostia, una constitución imperial obligó a los patrones *caudicarii* a elegir de entre ellos cada cinco años a un agente encargado de prevenir los robos en los pesos y medidas; y los fraudes de los marineros. Esta ley fue dictada en el año 417 por Honorio y Teodosio. Con anterioridad, en 364 Valentiniano I y Valens prescribieron a los *mensores* y *caudicarii* que debían dejar a un precio reducido, sobre el *canon frumentarius*, doscientos mil *modii* de trigo de la mejor calidad a los panaderos, para asegurar un buen pan de calidad para el pueblo romano.

³ Patronos, *CIL*, XIV, 185 = VI, 1639; VI, 1649

⁴ *Curator*, *CIL*, XIV, 206 = VI, 1022; 309

⁵ Defensor, *CIL*, VI, 1649

⁶ *CIL*, XIV, 4234

A los miembros de otras corporaciones no les estaba permitido el ingreso en la corporación de los *caudicarii*, y a la inversa, los *caudicarii* no podían formar parte de otros *collegia*. Además, si sus barcos faenaban a orillas del Tíber podían ser requeridos para prestar sus servicios a la *annona*. Según Coulston y Dodge (2000) las naves *codicariae* eran las más especializadas usadas para transportar mercancías entre Ostia y el *Portus* remontando el Tiber hasta Roma, donde eran remolcadas río arriba por equipos de hombres o animales. Los 32 km río arriba por el Tiber se cubrían en tres días y el peso de estas naves rondaba las 70 toneladas. Esta corporación de *codicarii* pervivió hasta bien entrado el siglo IV, lo que viene a demostrar su importancia en el suministro de víveres a la ciudad. Parece ser que este transporte se realizaba con fuerza de tracción humana y animal. Cabe señalar que los *codicarii* de Ostia formaban una corporación totalmente independiente del resto de *codicarii* que transportaban mercancías entre Roma y otros asentamientos río arriba.

Lenuncularii

Los *lenuncularii* (Glauckler, 1094: 1101) eran barqueros cuyas atribuciones específicas nos son desconocidas. Existió en Ostia, en la desembocadura del Tiber, una corporación de *lenuncularii* que se distinguía específicamente de los *scapharii*.

Sin embargo, según Aldrete (2004: 213) en Ostia los *collegia* estaban muy especializados en sus trabajos de modo que se podían distinguir diferentes tipos de atribuciones dentro del mismo dependiendo del tipo de barco que utilizaran. Los *lenunculi* parece que fueron grandes embarcaciones con muchos remeros, y entre ellos se documenta cierta variedad de *collegia* de *lenuncularii*, o de marineros de este tipo de embarción. Entre ellos, los *lenuncularii tabularii auxiliari* que recibían a los barcos que llegan al puerto de Ostia y los escoltaban hasta su amarre, los *lenuncularii pleromarii auxiliari* que transferían la carga del barco a la orilla, y los *lenuncularii traiectus Luculli* eran barqueros.

Así pues, como sugiere Hermansen (1982: 116) debemos tener presente que los cinco gremios de *lenuncularii* de Ostia ofrecerían servicios de gran importancia para el desarrollo de la actividad portuaria en el puerto de Ostia; ninguna persona o mercancía podía circular sin su cooperación. El *Corpus scaphariorum et lenunculariorum traiectus Luculli* (CIL XIV 409) controlaría una

parte importante del servicio de transporte en el Tiber, tanto de personas como de mercancías. Este servicio de transporte fue muy necesario tras la finalización de la construcción de los puertos de Claudio y de Trajano puesto que, consecuentemente, la actividad se trasladó de la desembocadura del Tiber al *Portus*. Gracias al enorme tráfico de personas y bienes que se generó entre el *Portus* y Ostia, el servicio de transporte de los *lenuncularii* debió ser un negocio muy lucrativo.

Coulston y Dodge (2000) coinciden en señalar la existencia de cinco corporaciones de *lenuncularii* en Ostia. La más grande y numerosa fue la de los *lenuncularii tabularii auxillarii* que en el año 192 llegó a colegiar a 258 miembros y contó con senadores romanos entre sus patronos. La segunda corporación fue la de los *lenuncularii pleromarii auxillarii* que en el año 200 solo contaba con 16 colegiados. Coulston y Dodge los identifican con los barcos que aligeraban la carga de los grandes buques mercantes antes de que entraran en el Tiber. Sin duda, debió ser el gremio más floreciente antes de la construcción del puerto de Claudio. La tercera corporación la constituían los *lenuncularii traiectus Luculli*, que eran los transportistas. La función de las otras dos corporaciones restantes no se conoce con certeza aunque en las inscripciones se mencionen tres servicios de transporte adicionales: el *traiectus marmorariorum*, el *traiectus togatensium* y el *traiectus rusticelius*.

Utricularii

Algunos autores han propuesto que los *utricularii* eran comerciantes de vinos, aceites y otros productos líquidos que se transportaban en odres. Se trataba pues de un comercio tan extrañamente especializado que resulta poco concebible.

Estos *utricularii* se agrupaban en corporaciones que tenían por insignia unas téseras de bronce que prendían en su ropa, como demuestran las encontradas sobre todo en el sudeste de la Galia: en Lyon⁷, Vienne⁸, Arles⁹, Antibes y sus alrededores, Riez, Montélimar, Nimes¹⁰, Cavillon y Narbona. También se hallaron en algunas localidades cerca de Camargue y en general

⁷ CIL XIII: 1954, 1960, 1979, 1985, 1998, 2009, 2023, 2039; CIL XII: 1742.

⁸ CIL XII: 1815.

⁹ CIL XII: 700, 729, 731, 733, 4107.

¹⁰ CIL XII: 3351.

cerca de la cuenca baja del Saona. Así mismo, se documentaron otras dos menciones de *utricularii* en la Dacia donde, cosa curiosa, el comercio del vino y del aceite jamás fue floreciente.

Por otra parte, los *utricularii* y sus patronos podían pertenecer a más de una corporación, es decir, podían estar en un colegio de comerciantes de vino, aceite o de fabricantes de odres y al mismo tiempo en un colegio de navegantes; lo que hizo pensar a que los *utricularii* eran una corporación de barqueros que utilizaban barcas en forma de odre. Más concretamente, como las localidades antes enumeradas se localizan a orillas de un río, un estanque o un pantano de poca profundidad, se prestan a un género de navegación particular. El hecho de que los patronos de los colegios de *utricularri* pudieran ejercer su patronazgo en más de una corporación hace pensar a Marimon (2017:187) que eran personas de buena posición social y holgada situación económica. Sin embargo, sigue señalando que el grueso de la corporación procedía de extracción social baja, basando su argumento en la ausencia de testimonios epigráficos que evidencien su participación en la vida política municipal, puesto que no hay constancia de que ejercieran ninguna magistratura (Marimón, 2017: 189). En este mismo sentido de la baja condición social de los *utricularii* interpreta el hecho de que cuando un individuo ejerce su patronato sobre varias corporaciones, la de los *utricularii* aparece mencionada en último lugar (Marimon, 2017: 190).

Según Rougé (1966: 201), estos *utricularii*, que curiosamente no aparecen documentados en Ostia, se organizaban en colegios. Debieron recibir este nombre por utilizar odres como instrumentos auxiliares para la navegación (Neher, 1911: 35-39). Concretamente se trataría de barqueros que maniobrarían con balsas sostenidas por odres que son particularmente aptas para la navegación en pantanos o aguas pantanosas. Eso explicaría su presencia en Narbona o en Arlés, donde los estanques tienen una importancia destacada en la organización del puerto. Además, es posible que los odres fueran utilizados para sostener presas en el interior de los puertos o como muelles para proteger la entrada de los puertos e incluso para enderezar el curso del agua. También pudieron usarse para apoyar la plancha del puente de las embarcaciones.

Respecto a su cronología, nada parece indicar si este tipo de navegación en la Galia y la Dacia es anterior a la ocupación romana. En cualquier caso se sabe que pervivió durante mucho tiempo durante la romanización de estas provincias.

Conclusión

Por todo lo reseñado anteriormente podemos concluir que la administración romana siempre tuvo mucho interés en mantener en buen funcionamiento las vías de comunicación, tanto terrestres como marítimas, con la finalidad de crear una red mercantil que integrara todos los territorios del imperio que servían de abastecimiento y negocio a Roma. Para conseguir dicha integración se hacía necesario la utilización combinada de las vías fluviales y costeras en perfecta coordinación de sus labores que permitieran la llegada a puerto de barcos de gran calado cargados con una enorme variedad de productos muy cotizados en la capital del imperio. Dado que estas grandes naves no podían remontar el Tíber por su escasa profundidad se hacía indispensable el uso de embarcaciones ligeras y de pequeño calado, como las *scaphae*, las *lintres*, los *caudices* o los *lenunculi*, con sus respectivas tripulaciones de *scaphariī*, *lintrarii*, *caudicarii* y *lenuncularii*, capaces de ayudar a maniobrar a las naves mayores a atracar en los puertos, de actuar de bote salvavidas en caso de peligro; y de transportar personas y mercancías desde el puerto de Ostia primero y, más tarde, desde los puertos de Claudio y de Trajano hasta Roma.

En el año 476, tras la caída de Roma ante el empuje de los pueblos bárbaros, la actividad portuaria se limitó de manera considerable. El complejo portuario se fue despoblando y se concentró en la sur, entre el canal de Fiumicino y el recinto hexagonal de Trajano. Con el tiempo, los fenómenos naturales han ido desplazando la costa unos cientos de metros más allá de los antiguos puertos y éstos han quedado sepultados bajo los restos de los edificios circundantes.

BIBLIOGRAFÍA

- ALDRETE, G. (2004): *Daily life in the Roman city. Rome, Pompeii, and Ostia*. Greenwood Press, London.
- CHAPOT, V. (1892) en *Le Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines* de Daremberg-Saglio sv *Utricularius*, vol. IX, págs. 616-617)
- COULSTON, J. Y DODGE, H. (2000): *Ancient Rome. The Archaeology of the Eternal City*. Alden Press, Oxford.
- GAUCKLER, P. (1904) en *Le Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines* de Daremberg et Saglio, vol. VIII, pág. 1113, sv. *Scapha*,
- GAUCKLER, P. (1904) en *Le Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines* de Daremberg-Saglio, vol. V, pág. 1101, sv *Lenuncularii*
- GAUCKLER, P. (1904) en *Le Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines* de Daremberg-Saglio, vol. V, pág. 1260, sv *Litrarius*
- GAUCKLER, P. (1904) en *Le Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines* de Daremberg-Saglio, vol. V, pág. 1260, sv *Linter*
- HERMANSEN, G. (1982): *Ostia. Aspectis of Roman city life*. The University of Alberta Press, Alberta, Canada.
- HUMBERT, G. (1887) en *Le Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines* Daremberg-, vol. II, pág. 972, Saglio sv *Caudicarii* o *Codicarii*
- JOHNSTON, H. W. (2010) : *La vida en la antigua Roma*. Alianza, Madrid
- LE GALL, J. (1953) : *Le Tibre fleuve de Rome dans l'Antiquité*, en *Recherches sur le culte du Tibre*. Paris, Presses Universitaires de France.
- MARIMON RIBAS, P. (2017): "Organización y función de la corporación de los utricularii", en *Epigraphica*, núm. LXXIX, Fratelli Lega Editori, Faenza, 2017, págs. 183-206.
- MEIGGS, R. (1973): *Roman Ostia*, Claredon Press, Oxford.
- NEHER, A. (1911): *Der Anonymus de rebus bellicis*, Tübingen
- PAVOLINI, C. (2010): *La vita quotidiana a Ostia*. Laterza, Roma
- ROSCHACH, E. (1887) en *Le Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines* Daremberg-Saglio, vol. II, pág. 972, sv *Caudicariae* o *Codicariae naves*

FUENTES

CIL (= *Corpus Inscriptionum Latinarum*) II, VI, XII, XIII, XIV