

MONCRAPA(04)

MONOGRAFIES DE LA CÀTEDRA ROSES D'ARQUEOLOGIA
I PATRIMONI ARQUEOLÒGIC

ARCHAEOLOGY OF MOBILITY: CIRCULATION OF GOODS AND PEOPLE IN LATE ANTIQUITY AND THE MIDDLE AGES

ARQUEOLOGIA DE LA MOBILITAT: CIRCULACIÓ DE BÉNS
I PERSONES EN ÈPOCA TARDOANTIGA I MEDIEVAL

MARC BOUZAS, LLUÍS PALAHÍ (EDS.)

**ARCHAEOLOGY OF MOBILITY: CIRCULATION OF GOODS
AND PEOPLE IN LATE ANTIQUITY AND THE MIDDLE AGES.
MATERIAL, TECHNICAL AND CULTURAL EXCHANGES
FOR THE CONSTRUCTION OF A SOCIETY**

ARQUEOLOGIA DE LA MOBILITAT: CIRCULACIÓ DE
BÉNS I PERSONES EN ÈPOCA TARDOANTIGA I MEDIEVAL.
INTERCANVIS MATERIALS, TÈCNICS I CULTURALS
PER CONSTRUIR UNA SOCIETAT

Dades CIP recomanades per la Biblioteca de la UdG

CIP 931 ARC

Archaeology of mobility : circulation of goods and people in late antiquity and the middle ages. Material, technical and cultural exchanges for the construction of a society = Arqueologia de la mobilitat : circulació de béns i persones en època tardantiga i medieval. Intercanvis materials, tècnics i culturals per construir una societat / Marc Bouzas, Lluís Palahí (eds.). – Girona : Universitat de Girona - Edicions UdG : Documenta Universitaria, [2026]. – 1 recurs en línia (455 pàgines) : il·lustracions, mapes, gràfics. – (Moncrapa ; 04)
Conté: El comercio con Oriente en la fachada atlántica durante la antigüedad tardía / Adolfo Fernández Fernández ... – Textos en català, anglès, francès, italià i castellà, resums en català, anglès i castellà. – Descripció del recurs: 16 juliol 2026
ISBN 978-84-9984-757-3 (Documenta Universitaria). ISBN 978-84-8458-805-4 (Universitat de Girona)
I. Bouzas Sabater, Marc, 1992- , editor literari II. Palahí Grimal, Lluís, editor literari III. Contenidor de (Obra): Fernández Fernández, Adolfo. Comercio con Oriente en la fachada atlántica durante la antigüedad tardía 1. Emigració i immigració – Història – Fins al 1500 2. Comerç – Història – Fins al 1500 4. Llibres electrònics
CIP 931 ARC

Moncrapa - 04

Càtedra Roses d'Arqueologia i Patrimoni Arqueològic

© Continguts i figures / Content and figures: els autors / the authors

© Il·lustració de la coberta / Cover illustration: Càtedra Roses d'Arqueologia i Patrimoni Arqueològic

© de l'edició: Universitat de Girona - Edicions UdG

© de l'edició: Documenta Universitaria®

Equip editorial i instruccions per als autors i política editorial

/ Editorial team and instructions for authors and editorial policy:

www.documentauniversitaria.media/

Contacte / Contact:

Càtedra Roses d'Arqueologia i Patrimoni Arqueològic

cat.rosesarqueologia@udg.edu

Universitat de Girona

Plaça Ferrater Mora, 1

17071 Girona

Tel. 972 45 82 90

ISBN: 978-84-8458-805-4 (Universitat de Girona)

ISBN: 978-84-9984-757-3 (Documenta Universitaria)

DOI: 10.33115/b/9788499847573



Universitat de Girona
Càtedra Roses d'Arqueologia
i Patrimoni Arqueològic



Ajuntament de Roses
www.roses.cat



Fundació Girona
Regió de Coneixement

Universitat de Girona
Diputació de Girona
Ajuntament de Girona
Consell Social de la UdG
Cambra de Comerç

L'estudi forma part dels Projectes quadriennals de recerca finançats per la Generalitat de Catalunya «Urbanisme, poblament i conflicte en època medieval i moderna. La vila de Roses com a paradigma» i «Gènesi i evolució del poblament litoral al nord-est peninsular en època medieval»



Generalitat de Catalunya
Departament
de Cultura

Girona, 2026



Aquesta obra està subjecta a una llicència de Creative Commons (CC BY-NC-SA 4.0).

La llicència completa es pot consultar a: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

Universitat
de Girona



Documenta
Universitaria

@DocUniv
documentauniversitaria.com

ÍNDEX

El comercio con Oriente en la fachada atlántica durante la antigüedad tardía El caso del puerto de Vigo	9
Adolfo Fernández Fernández	
Saint-Blaise (<i>Ugium</i>) et sa région Un haut lieu des échanges méditerranéens au sein du <i>territorium</i> de la cité d'Arles	23
Marie Valenciano-Dumas	
Roses en el marc de les rutes comercials en època tardoantiga	37
Marc Bouzas i Lluís Palahi	
Échanges commerciaux et mobilités dans le sud-ouest de la France durant l'Antiquité tardive Études de cas	53
Vanessa Elizagoyen, Christian Scullier, Vincent Geneviève, David Guitton, Jérôme Hernandez, Stéphanie Raux, Laure Simon	
Influencia de las rutas marítimas en la transformación de las ciudades portuarias andalusíes Los casos de Almería, Cartagena y Denia	73
Raquel Bujalance Silva	
Vaixells i tripulacions com a transmissors de la tecnologia naval i el saber nàutic entre l'Atlàntic i la Mediterrània als segles XIV i XV Una visió des de l'arqueologia, la iconografia i la documentació escrita	91
Marcel Pujol i Hamelink	
African Red Slip Ware <i>Atlante</i> XA1a Lamps with impressions of the solidus celebrating Theodosius II's <i>Vota Vicennalia</i> (422 AD) Sardinian and Mediterranean evidence of a unique Artifact	109
Marco Muresu	
Àmfores mediterrànies i ocupació a les comunitats cristianes prepirinenques de Cova Colomera i els Altimiris	123
Walter Alegría Tejedor, Leandro Fantuzzi	
Materials arqueològics d'importació en les coves de Catalunya durant l'Antiguitat Tardana (s. IV-VI dC)	137
Ramon Coll Monteagudo, Magí Miret-Mestre	
La céramique kaolinique en Roussillon, un indicateur d'échanges commerciaux durant le haut Moyen Âge ?	155
Manon Géraud, Jérôme Kotarba	
Influencia y asimilación de técnicas foráneas en la cerámica pleno y bajomedieval de la ciudad de Guadalajara	169
Israel Jacobo Alcón García	

Visible and invisible traces of trade: an analysis of socio-economic dynamics in the late Middle Ages at Cencelle (Tarquinia, VT)	185
Flora Miele	
<i>Las pareis dels moros appellades alls palaus</i> Del vilar al mas arran d'un camí ramader al Montseny entre els segles IX-XII	203
Jaume Oliver-Bruy	
Conexiones entre aldeas Análisis y cálculos de movilidad en el entorno de <i>Eio</i> (Hellín, Albacete) entre los siglos VI y VIII	215
Torres Cortés, Marta	
Pensar la mobilitat més enllà de l'arqueologia Models, camins i simulacions digitals a la Serra de la Demanda	229
Sonia Medina Gordo i César González-Pérez	
El monestir de Santa Maria d'Amer i una ruta de transhumància (segles IX-XV)	241
Elvis Mallorquí	
Viatgers del so. L'expansió a Europa de l'arquet musical des de les Rutes de la Seda	261
Laura de Castellet	
De la costa mediterrània a la serralada pirinenca Àrees d'abastiment, mobilitat i circulació de béns, idees i persones en la gènesi del monacat occidental (el cas dels Altimiris)	273
Marta Sancho i Planas	
Bâtir les palais publics Circulations politiques et architecturales entre Provence et Italie (XII ^e -XIII ^e siècles)	287
Simone Balossino	
<i>Marmora tarraconenses</i> . Reciclatge i exportació de marbres i pedra de la vella Tàrraco entre l'antiquitat tardana i l'edat mitjana	307
Joan J. Menchon Bes	
L'Hospital de Sant Joan de Martorell (segle XIII) Un centre assistencial en un node viari	321
Alfred Mauri Martí, Esther Travé Allepuz, Isidre Ot Padilla	
Cristians sirians a la Mediterrània occidental postimperial (segles V-VIII) L'evidència de les fonts literàries i arqueològiques	335
Raúl Villegas Marín, Jordina Sales-Carbonell	
Mobilitat i permanència al jaciment de l'Esquerda Una lectura arqueològica de llarga durada	345
Imma Ollich i Castanyer, Esther Travé Allepuz, Albert Pratdesaba i Sala, Montserrat de Rocafiguera i Espona, Maria Ocaña i Subirana	

Los enterrados en el anfiteatro de Albenga (SV-Italia) Nuevas interpretaciones para una reconstrucción social de una capital local en la Antigüedad Tardía	361
Stefano Roascio, Elena Dellù, Giuseppina Spadea, Alessandro Bona	
Los que vinieron del norte. La materialidad catalana en la construcción de la sociedad del reino de Valencia en el siglo xiv El ejemplo de la Pobla de Ifach (Calp, Alicante)	375
José Luis Menéndez Fueyo, Joaquín Pina Mira	
Trasferimenti di uomini - trasferimenti di tecniche. Interazioni e scambi tra Oriente ed Occidente nel corso del medioevo Il caso del <i>Tempietto Longobardo</i> di Cividale del Friuli (Italia, UD)	393
Stefano Roascio, Aurora Cagnana, Alessandro Zucchiatti	
Le migrazioni degli Slavi nel Nord Est italiano durante l'Alto Medioevo (vi-x sec.) e la formazione della Carantania Evidenze archeologiche e fonti scritte	413
Ettore Bianchi, Aurora Cagnana	
Abstracts (català)	423
Abstracts (español)	435
Abstracts (english)	447

ROSES EN EL MARC DE LES RUTES COMERCIALS EN ÈPOCA TARDOANTIGA

Marc Bouzas i Lluís Palahí¹

La història de Roses ha estat sempre marcada per la seva relació amb el mar. L'existència d'una badia protegida pels principals vents de la zona —especialment la tramuntana— i la seva ubicació sobre una de les principals rutes marítimes de la Mediterrània occidental constitueixen elements que expliquen bona part de la història dels assentaments humans de la zona al llarg del temps, des de la fundació de la colònia de Rhode en època grega (Puig i Martín, 2006) fins a la construcció de tota una xarxa defensiva per protegir la badia en època moderna (De la Fuente, 1998), passant pel paper de la població com a principal port militar del comtat d'Empúries (Palahí, Pujol i Aguelo, 2023, p. 141). Ara bé, si passem d'aquesta visió general a l'anàlisi de la situació en època tardoantiga, afloren alguns dubtes, especialment per la manca de dades, tot i que últimament s'està pal·liant, que se solen reomplir extrapolant situacions d'altres períodes històrics. Com es configurava la Roses tardoantiga? Quin era el seu paper dins les xarxes comercials? Quina era la seva relació amb Empúries, l'altre port conegut en aquest moment (Marzoli et al., 2022), situat a la banda sud del golf? Són aquestes les qüestions a les quals intentarem realitzar una aproximació en el present estudi. Més enllà dels tòpics que parteixen de la idea bàsica que un espai de la rellevància estratègica de Roses devia continuar jugant un paper en les xarxes comercials de l'època, els indicis i les proves aportades per substantiar—ho són cada cop més abundants.

UNA TOPOGRAFIA QUE MARCA UNA HISTÒRIA

Situat a l'extrem nord-est de la península Ibèrica, el golf de Roses constitueix un lloc de pas dins les xarxes de comerç marítim que resseguien les costes de la Mediterrània occidental (fig. 1). A més la seva ubicació, molt propera als Pirineus la converteixen al llarg de bona part de la seva història en un espai de frontera, amb un valor estratègic polític-militar. Aquesta situació privilegiada ja va ser apreciada en

¹ Càtedra Roses d'Arqueologia i Patrimoni Arqueològic-Universitat de Girona

època antiga, quan s'hi varen acabar configurant dues petites colònies gregues, una al sud (*Emporion*) i, posteriorment, una altra al nord (*Rhode*). Si analitzéssim solament les condicions topogràfiques de l'època probablement la zona nord era més adequada per ubicar-hi un port, ja que la badia de Roses oferia unes millors condicions de protecció davant dels vents dominants i un gran espai que es podia emprar com a fondejador. A més complia amb la majoria de les condicions que se cercaven a l'hora

d'establir un hàbitat (Castanyer et al., 2020, p. 326): l'existència de petites elevacions (el turó de Santa Maria i de l'Escorxador); la proximitat a la desembocadura de cursos fluvials (la riera de la Trencada i el rec Fondo) o l'existència de llacunes, tots elements que podien actuar com a defensa natural. Els motius per la tria de la zona sud del golf com a espai per establir-hi la primera colònia grega cal relacionar-la amb altres qüestions, la principal de les quals probablement era la facilitat més gran de penetració cap a l'interior que oferia aquell espai (Castanyer et al., 2020, p. 328).

Aquesta certa subordinació, essencialment comercial o portuària, de la posició de Roses respecte a la veïna Empúries es mantindrà probablement fins a època medieval, quan la segona es veurà substituïda com a capital de comtat emporità per Castelló i Roses assolirà un paper més preeminent com a port principal del comtat.

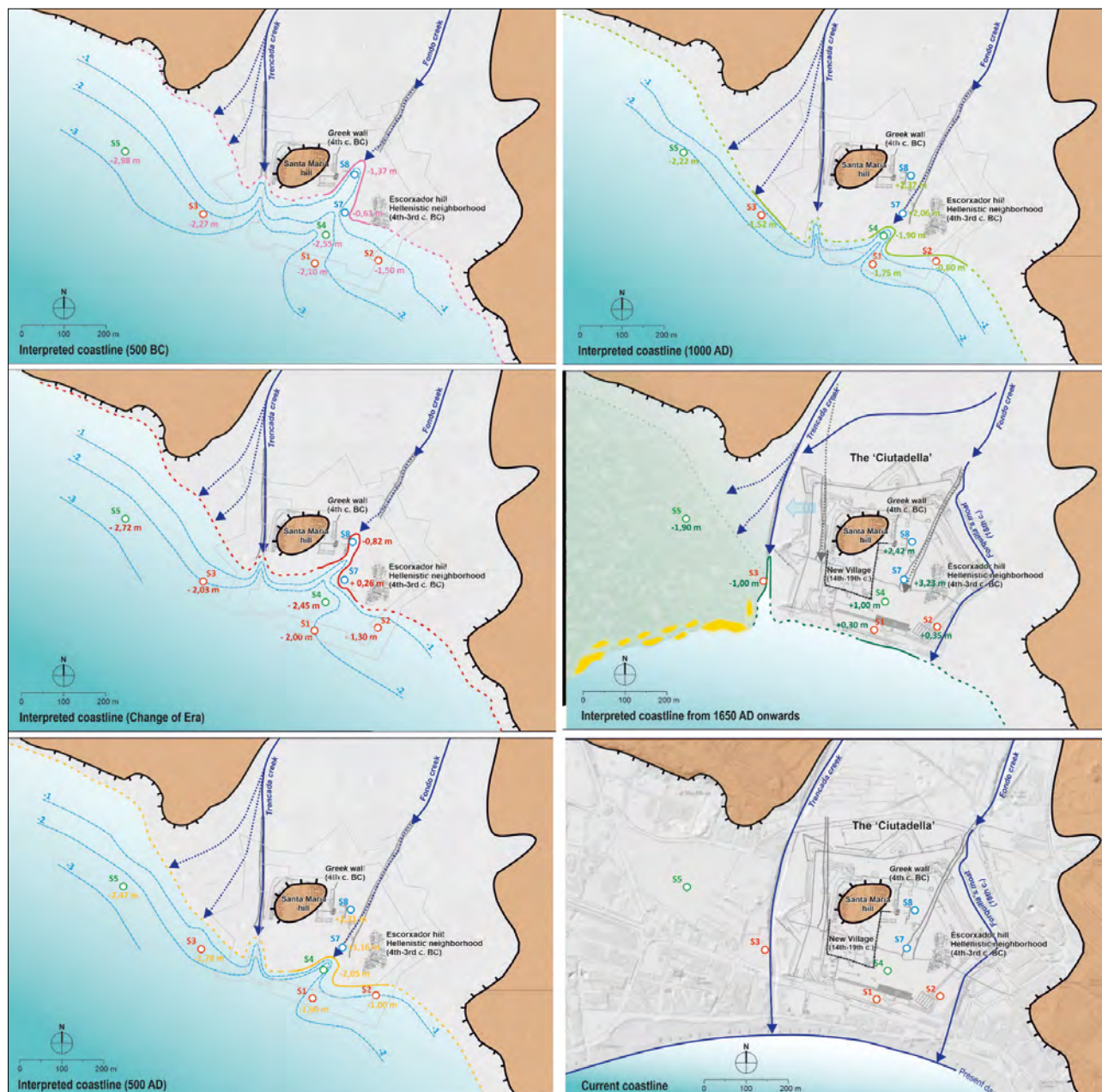
Hi ha un altre element que influirà en la configuració dels diferents establiments humans de Roses i explica, en part, una certa manca de continuïtat entre els diferents hàbitats. Es tracta dels ràpids canvis produïts en la línia de costa, per l'acumulació de sediments aportats per les diferents rieres que reguen la zona, un fenomen que es dona a altres ports propers als cursos fluvials (Ramallo, Cerezo i Vizcaino, 2017, p. 163).

Aquesta acumulació sedimentària provoca un constant desplaçament de la línia de costa en direcció sud, fins al punt que, per exemple, el petit turó de Santa Maria, que en època grega constituïa un esperó que s'endinsava dins el mar, és actualment una petita elevació situada a més de dos-cents cinquanta metres de la línia de costa (Bouzas et al., 2023) (fig. 2). Aquest fet va obligar al llarg del temps a modificar la ubicació de les instal·lacions portuàries i, fins i tot, va marcar canvis en les orientacions urbanes dels diferents assentaments, probablement adaptats als mateixos canvis en la línia costanera². En època grega, medieval i moderna està documentada arqueològicament o documentalment, l'existència d'instal·lacions portuàries a la zona més propera als respectius hàbitats. Aquests espais portuaris es combinaven amb un ampli fondejador situat al nord, a la zona més propera a la punta de la poncella, un espai protegit en època medieval i moderna per la torre i posterior castell de la Trinitat i on se situa el modern port de Roses. Aquesta doble disposició d'espais diferents on poder fondejar els vaixells segons les diferents condicions meteorològiques és una de les característiques topogràfiques més cercades en època antiga (Izquierdo, 2009, p. 447).



Figura 1. Ubicació de Roses.

2 Així, l'orientació de l'urbanisme dels assentaments grec, romà i tardoantic presenten orientacions diferents.



La Roses tardoantiga

Tot i que el coneixement dels assentaments romà i tardoantic de Roses és encara parcial, les aportacions de la recerca arqueològica dels darrers anys comencen a apropar-nos a una visió més clara de la seva estructuració i evolució.

Les estructures conegudes pertanyents a l'assentament d'època romana es limiten ara com ara a tres edificis de grans dimensions, bastits amb murs lligats amb *mortarium* i en alguns casos *opus caementicium* i assentats a la mateixa línia de costa. D'aquests tres edificis, com a mínim dos es dedicarien en època baiximperial a la fabricació de salaons. Un d'ells, conegut com l'edifici A va ser descobert i excavat als anys vuitanta del segle xx i l'altre, edifici B, ho ha estat als anys 2024-25. Tot i que hi ha indicis d'ocupació des del segle II. d.n.e. —o potser unes dècades abans—, la majoria d'estratigrafies recuperades fan referència al funcionament de les factories a partir del segle IV (Nieto 1993, Nolla; Bouzas, Casas i Nolla, 2025, p. 195—205).

Figura 2. Evolució de la línia de costa a la zona de Roses, un element que condiciona la pròpia ubicació i evolució dels espais portuaris.

És també a partir del segle IV quan cal afegir-hi un tercer element de gran rellevància, com és la construcció a la part alta del turó de Santa Maria d'una església paleocristiana que acaba generant al seu entorn una extensa àrea de necròpolis. Tot i que fins no fa massa anys es considerava que es tractava d'una petita *cella memòria* (Canal i Nolla, 2008), els darrers treballs estan posant al descobert un complex de grans dimensions, superiors, fins i tot a les que tindrà el monestir que al segle X es fundarà en el mateix espai (Bouzas i Palahí, 2024).

Més enllà dels tres edificis assentats sobre la línia de costa i l'església, solament disposem de traces d'algunes cisternes, probablement d'aigua i destinades als vaixells, però, per contra, hi ha un buit en les dades referents a la possible existència d'habitatges que es puguin datar entre els segles II i V. Tot i això, l'existència d'un hàbitat humà de certa rellevància és indubtable, tenint en compte les instal·lacions industrials o a les mateixes dimensions dels espais funeraris existents, on s'han documentat individus tant adults com infants.

A cavall entre els segles V-VI es produeix una important transformació de l'ocupació de l'espai. Els grans edificis productius són abandonats i, de fet, una de les factories pateix un incendi, sense que coneguem ara per ara si va ser accidental o fruit d'un acte violent. Al damunt de les seves restes i al seu entorn es genera un nou urbanisme caracteritzat per edificis d'aparença més modesta. Els murs d'*opus caementicium* són substituïts per paraments de pedra lligada amb fang i els sòls d'*opus signinum* per sòls de terra batuda. A més la nova trama urbana presenta una orientació general diferent de la d'època romana. Així, mentre les velles factories s'orientaven pràcticament sobre l'eix nord-sud, les noves edificacions tardoantigues presenten una orientació general de nord-oest a sud-est. Tot i que la majoria d'aquestes edificacions es troben en mal estat de conservació, es detecten tot un seguit de modificacions i reformes que mostren un dinamisme en l'ocupació de l'espai.

LES CONDICIONS FÍSQUES I L'ESTRUCTURACIÓ DEL COMERÇ EN ÈPOCA TARDOANTIGA

Tres són els elements que influeixen en la configuració de les rutes marítimes en època antiga i altmedieval: els vents, els corrents marins i la mateixa composició topogràfica de la costa (Arnaud, 2005, p. 15) (fig. 3). De les tres el règim de vents era el més determinant en una navegació que feia de la vela la principal font de propulsió dels vaixells (Arnaud, 2005, p. 15). Tot i que els vaixells podien navegar contra el vent, solament s'aconseguia una velocitat acceptable amb vents de popa o de bolina i, per tant, la navegació es veia molt condicionada pels vents dominants (Izquierdo, 2009, p. 446). La presència de corrents marins podia ajudar la navegació en un determinat sentit i, per contra, dificultar el recorregut invers. Pel que fa a la topografia litoral, els navegants preferien les costes rocalloses —amb perfils més acusats i discernibles— a les baixes, que no presenten bons punts de referència (Arnaud, 2005, p. 62). A més, els primers solen presentar abrics protegits del vent i l'onatge.

La costa de la zona de la Hispania Citerior era en època antiga molt més retallada que en l'actualitat amb planes litorals ocupades per sistemes lacunars (Izquierdo, 2009, p. 446). Exemples d'estudis del territori del nord-est peninsular,

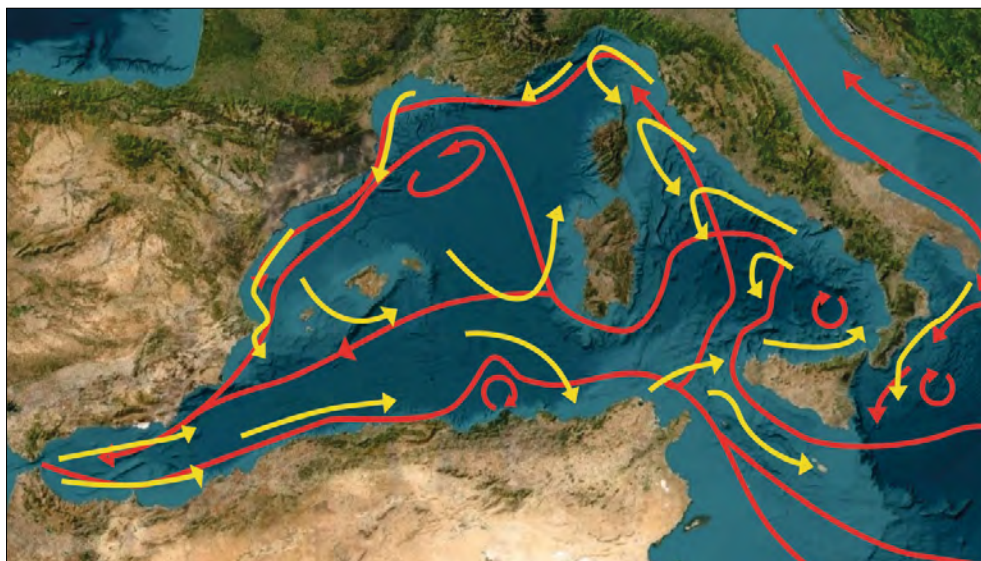


Figura 3. Principals corrents marins (vermell) i vents dominants (groc) a la Mediterrània occidental.

com els desenvolupats a Empúries (Marzoli et al., p. 2022), entorn de Palamós (Bouzas et al., 2025) o la mateixa Roses (Bouzas et al., 2023), deixen patent que aquesta afirmació es pot aplicar amb certesa al nord-est peninsular. Pel que fa als corrents, el corrent general de la Mediterrània afavoria la navegació d'est a oest i de nord a sud, dificultant el trajecte invers (Espinosa i Castillo, 1996, p. 61).

Ja fa anys Xavier Nieto va elaborar una teoria respecte a la configuració de l'estructura del comerç en època antiga, distingint entre ports principals i secundaris, rutes directes i de redistribució i entre carregaments homogenis i heterogenis (Nieto, 1997, p. 154). Aquesta teoria ha estat matisada i parcialment corregida per estudis posteriors, tot i que de forma general es continua acceptant. Els carregaments homogenis es realitzarien, sobretot, entre ports principals, ja que requerien la infraestructura i d'un mercat amb capacitat d'absorbir i redistribuir una gran quantitat d'un mateix producte. En aquests ports el producte es traslladaven no solament cap a l'interior del territori, sinó que es redistribuïen en vaixells que, amb càrregues heterogènies, abastien els ports i mercats secundaris.

Si originalment es considerava que els carregaments homogenis usaven rutes directes entre ports principals i el de distribució assumia rutes de cabotatge, aquesta hipòtesi s'ha anat matisant. Així, per Arnaud la navegació antiga s'estructurava amb una combinació dels recorreguts d'alta mar i del de cabotatge, fet que a nivell comercial permet distingir entre travessies directes, navegacions de diverses jornades a certa distància de la costa, cabotatge diürn i rutes mixtes que combinaven els tres anteriors (Arnaud, 2005, p. 117). Aquestes diferents rutes podien respondre també en certa manera a la configuració dels carregaments. Així, Bonifay i Tchernia (2012), referint-se al comerç de productes africans distingeixen entre càrregues homogènies amb ports principals; unes rutes indirectes amb càrregues més heterogènies, càrregues de retorn (especialment cap a Roma) i el comerç de cabotatge de redistribució, d'un àmbit més local. Per Arnaud el cabotatge no és solament un tipus de navegació sinó també una estratègia comercial (Arnaud, 2005, p. 115). En aquest sentit, cal distingir entre escales tècniques (motivades per necessitats logístiques o com a punt on esperar les condicions climàtiques necessàries, com canvis en els vents) i les ja esmentades escales comercials (Arnaud, 2005, p. 112). A més les rutes estaven predeterminades pels armadors del vaixell i no es modificaven excepte en casos extrema necessitat (mal temps, avaria...).

Un altre element que cal valorar és que port i ciutat són realitats que no sempre van lligades. El port existia en funció d'unes necessitats comercials que podien depassar la mateixa importància de la ciutat. Així ho destaca Nieto referint-se a Empúries, considerant que molts dels productes que arribaven al port emporità, tornaven a sortir-ne sense haver passat per la ciutat (Nieto, 1998, p. 158). Aquesta dada és especialment rellevant també per Roses, ja que al seu paper com a port escala, cal afegir-hi el rol com a port refugi, de tal manera que molts vaixells podien fondejar a la zona esperant un temps adequat per travessar el cap de Creus, sense desembarcar res de la seva càrrega —ni afegir nous productes—, però aprofitant alguna infraestructura, com l'aportació d'aigua o queviures.

ROSES EN LES RUTES COMERCIALS. ELS PRODUCTES

Una de les qüestions rellevants per entendre la raó de ser de la Roses baiximperial i tardoantiga és el paper que jugava en les rutes comercials de l'època. Les peculiaritats de la badia la convertien en un bon punt d'ancoratge i això, directament o indirectament, havia d'afavorir l'activitat econòmica i comercial de l'assentament, que cal, però, contextualitzar. Si bé Roses constituïa el millor port d'escala de la zona (Espinosa i Castillo, 1996, p. 62), en època baiximperial el port més important del territori continuava essent el d'Empúries, molt més adequat per portar els productes cap a l'interior (Espinosa i Castillo, 1996, p. 72). Roses devia jugar un paper subsidiari, probablement en una relació molt directa amb la mateixa Empúries. Cap dels dos, però, era en aquells moments un port principal, sinó ports secundaris, redistribuïdors, que rebien vaixells amb carregaments heterogenis.

Els ports principals més propers eren el de Narbona al nord i Tarraco al sud. Situats a distàncies similars respecte a la badia de Roses, són diverses les raons que porten a pensar que era el narbonès el principal port d'abastiment de Roses i Empúries. La primera raó és purament meteorològica, ja que els vents i els corrents marítims porten de forma natural als vaixells de la zona de Marsella i Narbona cap al golf de Roses (Espinosa i Castillo, 1996, p. 61). La segona, com veurem, té a veure amb els diferents productes localitzats a Roses i que presenten matisos i diferències en relació amb el que es troba en altres establiments portuaris situats al sud, i, especialment, a Tarraco.

La relació d'Hispania amb els ports del sud de la Gàl·lia s'origina ja al segle I d.n.e., quan els ports de Narbona i Arles (com a port fluvial) canalitzen el comerç sud-nord i la seva penetració cap a l'interior de la Gàl·lia i el *limes* (Nieto, 1998, p. 155)

El comerç marítim en època tardoantiga és encara un gran desconegut. La *Lex Wisigothorum* dedica al transport marí solament quatre lleis de caràcter molt diferent, fet que a priori mostraria que si bé era una activitat que continuava existint aquesta no era una prioritat pel legislador. Ara bé, el mateix document admet que els *transmarini negotiatores* estaven subjectes a una legislació específica no recollida al corpus (Córcoles, 2021, p. 636).

Un altre element a tenir present és el possible canvi en els contenidors. Així certs indicis semblen indicar que pel comerç a llarga distància s'utilitzen les àmfores, mentre que alguns dels nous regnes utilitzen altres envasos, com els barrils, que deixen una empremta arqueològica molt menor (Nantet, 2016, p. 157). A això cal

afegir l'existència de productes (teixits, espècies, matèries primeres...) que són més difícils de rastrejar arqueològicament.

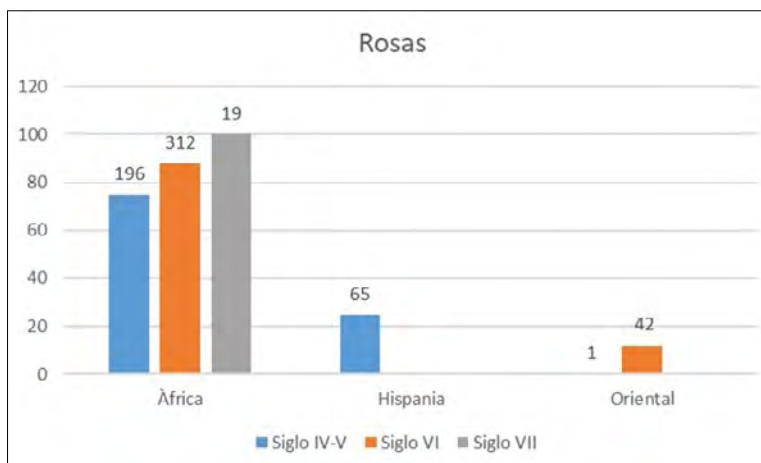
Tot i això, hi ha diferents estudis que analitzen diacrònicament aquest període, sobretot prenent com a referència la comercialització de productes ceràmics (àmfors i ceràmica de taula). A l'hora de valorar aquests estudis cal tenir present, entre altres, els diferents volums de materials que presenten els diversos dipòsits analitzats per cada període i que poden matisar els resultats.

Així, Bernal i Bonifay (2010) tot i ressaltar les limitacions que imposa un estudi basat solament en les produccions ceràmiques, analitzen l'evolució del comerç al sector nord-occidental de la Mediterrània entre els segles VI-VIII. Pel període situat amb anterioritat a l'any 455 i al saqueig de Roma, detecten unes proporcions similars de productes africans i orientals (entre el 25 i el 30%), mentre que altres tenen un abast més limitat, com els sud-hispànics pràcticament absents a Marsella i Roma (on hi ha abundància d'envasos sicilians), i, per contra, són més presents a Arles i Tarraco (Bernal i Bonifay, 2010, p. 103-104). La presència africana i oriental es manté a la segona meitat del segle V (30-40%) mentre que les hispàniques i itàliques es rarifiquen fora de les seves zones de producció i augmenten les de procedència no identificada (produccions regionals?) (Bernal i Bonifay, 2010, p. 104) i arriben a parlar d'un subministrament urbà més atomitzat i diversificat (amb ceràmiques de taula orientals i gal·les al costat de les africanes).

La conquesta bizantina del nord d'Àfrica i després de part de la costa llewantina hispana a mitjan segle VI, comporta un predomini de les produccions africanes de la zona sota control bizantí. Ara bé, el més destacable és que no es detecten grans diferències entre els ports hispans de la zona bizantina d'aquelles poblacions —com Tarraco o Iluro—, sota domini visigot. Per contra, a Marsella, sota domini franc, es troben percentatges similars als que s'identifiquen a la ciutat de Roma (Bernal i Bonifay, 2010, p. 105). Aquest panorama es manté fins a finals del segle VII, on tant a la zona de Marsella com a Tarraco les produccions africanes continuen essent predominants i amb una incidència d'entorn del 20% dels productes orientals (Bernal i Bonifay, 2010, p. 107).

Podem aplicar aquest esquema a allò que detectem a Roses? Un estudi recentment finalitzat agrupa totes les troballes de productes amfòrics realitzats al solar de la Ciutadella al llarg de bona part de la llarga història arqueològica del jaciment. L'estudi desgrana els materials que cobreixen des del segle II d.n.e. fins inicis del segle VIII (Bouzas, Casas i Nolla, 2025) (fig. 4). Aquest estudi permet constatar una potenciació del volum comercial a partir del segle IV, amb un punt àlgid al llarg dels segles V i VI i una continuació gens negligible al segle VII. D'interès més alt encara és observar els llocs de producció de les diferents peces, no solament a nivell global sinó i, sobretot, per èpoques. Les àmfors africanes són omnipresents a tot el període que va del segle II al VII, mentre que altres es troben en contextos cronològics més ajustats. Un dels fets més rellevants és la presència d'àmfors orientals que apareixen de forma residual

Figura 4. Procedència i cronologia de les àmfors identificades a Roses.



al segle iv, però tenen un increment al segle v i vi, si bé sempre en quantitats modestes. El contrari sembla succeir amb les produccions hispàniques (bètiques i lusitanes) que van en descens a partir del segle v per quasi desaparèixer al segle vi.

Si analitzem el jaciment més proper a Roses, la ciutat d'Empúries (Remolà, 2000, p. 201-203) presenta un panorama similar al de Roses si bé el pes de les peces orientals és superior i en cronologies una mica més antigues.

Cal assenyalar que a la zona gal·la les produccions sudhispàniques desapareixen pràcticament a partir de mitjan segle v (Bernal i Bonifay, 2010, p. 104) i poques dècades després —a inicis segle vi— ho fan les del nord-est hispà (Járrrega, 2016, p. 178).

Tot i que encara avui dia hi ha dubtes sobre els productes transportats per algunes de les diferents tipologies amfòriques (cereals, vi, oli?) (Bernal i Bonifay 2010, p. 97), aquests devien ser els productes que majoritàriament arribaven a Roses, amb la presència, gens negligible, de peces aparentment dedicades al transport de salaons (Africana A, Keay 19, Keay 23, Leptiminus 1, Keay 25B i altres tipus d'Africana III) un fet que caldrà interpretar. A Roses s'ha documentat, com hem vist, una potent indústria local d'aquest producte, del qual, però no en coneixem l'envàs que s'empraria per a la seva possible comercialització, atès que no s'ha identificat cap àmfora local que pogués destinar-se a tal finalitat.

No són les àmfores l'únic producte, ni de fet el principal, que demostren la vinculació de Roses amb Narbona. Si en època alt-imperial la relació amb la zona gal·la quedava reflectida en la ceràmica de taula com les TS sudgal·liques (Burch et al., 2013, p. 123-126) —mentre al sud de l'actual Catalunya hi són molt més presents les TS hispàniques— en època baix imperial ho podem apreciar primer en la presència relativament abundant de la TS Lucente (Aicart, Llinàs i Sagrera, 1991, p. 197-207) i després en les DSP (*Dérivées de sigillées paléochrétiennes*), generalment de la zona del Llenguadoc. Un estudi recent mostra com aquestes són molt presents a Roses, amb un origen a finals del segle iv i una màxima presència al llarg del segle vi, arribant a mantenir-se de forma residual en contextos del segle vii (Bouzas i Palahí, en premsa). Certament, la seva presència és menor respecte a les TSA D (en una relació d'1 a 3), fet coherent amb l'abundància de material amfòric africà, amb el qual aquestes vaixelles viatjaven com a producte complementari. La dinàmica de les DSP a Roses és compartida amb altres jaciments de la zona de l'extrem nord-est de la península, com és el cas de Sant Martí d'Empúries, però, en canvi, és diferent en el cas de la zona de Tarraco, on, de manera habitual, no es documenten DSP en contextos del vi (Bouzas i Palahí, en premsa).

No són les ceràmiques l'únic producte que podem rastrejar. A diferència de la vaixel·la de taula, que pot ocupar un paper secundari dins la càrrega d'un vaixell, disposat tot ocupant els espais lliures que deixa una càrrega d'àmfores o dolies, els productes petris, siguin elements constructius com les columnes o sumptuari-funeraris com els sarcòfags, presenten unes problemàtiques diferents. El seu pes i volum, a més del seu cost, en feien un producte que anava més enllà d'una simple càrrega complementària i podia constituir un producte especialment rellevant com a càrrega de retorn. Resseguir l'evolució d'aquest comerç al territori també ens aporta informació respecte a les principals rutes comercials. Així, sobretot al llarg de la primera meitat del segle iv es documenta al territori del nord-est peninsular i a la mateixa Roses (fig. 5), l'arribada de sarcòfags de marbre esculturat, sobretot provinents de tallers romans (Palahí i Vivó 1998, p. 257; Sotomayor, 1975). A partir de la segona meitat del segle iv i, sobretot a partir del segle v, es detecta un



Figura 5. Sarcòfags localitzats al subsòl del monestir de Roses l'any 1945 (MAC-Girona).

canvi important. Per una banda, floreixen els tallers locals, amb sarcòfags fabricats tot emprant pedra local, com succeeix a Tarraco o a la mateixa Gerunda (Palahí i Vivó, 1998, p. 257). Per l'altra s'importen sarcòfags, monolítics, llisos, amb tapadora a doble vessant, procedents de la zona narbonesa (Nolla i Sagrera, 1995, p. 259-264; Nolla et al., 2016, p. 141-144). La majoria, per no dir tots aquests sarcòfags es localitzen a espais litorals (Roses, Empúries), atès que el seu transport cap a zones interiors deixava de compensar la relació cost-valor, substituïts en aquests territoris per tallers d'àmbit local, com succeeix a *Gerunda*. Aquest fet estableix també una relació directa entre els ports del golf de Roses i l'àrea sud-gal·lica, una relació que, per altra banda, alguns autors ja situen en el període anterior. Així Sotomayor (1975) ja remarcava les relacions estilístiques d'alguns dels sarcòfags esculpturats del territori gironí amb altres trobats a la zona d'Arles, establint una possible ruta comercial Roma-Narbona/Arles-Empúries/Barcino. El fet que algun dels sarcòfags analitzats per Sotomayor fos construït amb marbre de Sant Beat el porta a pensar en escultors itinerants.

És especialment rellevant que els sarcòfags identificats a Empúries i datats al segle v, són majoritàriament de pedra calcària de l'Ile de Sainte Lucie (Nolla, Sagrera, 1995, p. 259-264) i no de taller tarragoní, establint un predomini de la ruta de nord a sud.

EVIDÈNCIES D'INTERCANVIS A TRAVÉS DE LA NUMISMÀTICA

Un altre element important a l'hora de valorar el pes de Roses a les rutes comercials és la gran presència de moneda recuperada al jaciment. Es tracta d'un conjunt de gairebé 700 monedes, essencialment de bronze, que s'han trobat principalment en excavacions arqueològiques (Bouzas, 2019b). Les característiques d'aquestes monedes són clares: peces de bronze, nominals de baix valor (Ae3, Ae4 i *minimi*), i, en alguns casos, evidències d'una circulació perllongada així com d'emissions imitatives o retallades (Bouzas, 2025; Bouzas, 2024). Aquest panorama mostra amb claredat un espai on els intercanvis i la circulació monetària eren molt freqüents, imatge que encaixa bé amb la definició que es proposa de port o espai redistributiu



Figura 6. Moneda bizantina recuperada a Roses

(vegeu *supra*). Aquestes monedes, essencialment encunyades durant el segle IV, però amb cronologies de circulació molt llargues (Marot, 2001) es poden relacionar amb l'intercanvi diari així com amb l'ús quotidià (Bouzas, 2019a). No serien testimoni del gran comerç internacional.

Potser d'aquest comerç amb zones de més lluny en són bons exemples el ponderal bizantí trobat a Puig Rom (Palol, 20024 i també les dues monedes bizantines trobades a Roses en contextos tardoantics (Bouzas i Gutiérrez, 2024) (fig. 6). Es pot assumir d'aquests elements, si bé molt escassos dins del conjunt de troballes, algun tipus de relació amb el món bizantí, o si més no una acceptació tàcita del numerari oriental.

CONCLUSIONS. EL PAPER DE ROSES EN LES RUTES COMERCIALS

A l'hora d'intentar valorar el paper de Roses en les rutes comercials d'època antiga i altmedieval, probablement el primer que ens manca és una visió clara de l'evolució del mateix comerç al llarg d'un període que suposa la fi d'una potència hegemònica i la conversió de l'àrea Mediterrània en un mosaic de petits regnes amb una capacitat econòmica molt menor, si exceptuem l'imperi bizantí. L'enfonsament de l'imperi romà aparentment havia d'influir no solament en el volum dels intercanvis comercials sinó en la mateixa estructuració d'aquest comerç. Continuava existint el vell esquema aplicat pel comerç d'època romana basat en una combinació de carregaments homogenis i heterogenis, rutes directes i comerç de redistribució? Fins a quin punt es va reduir el comerç a llarga distància i es va potenciar un comerç d'abast regional, amb un tipus de vaixells, uns volums de càrrega i fins i tot, una tipologia d'envasos diferent?

A l'hora d'avaluar l'evolució del comerç cal valorar diferents elements. Entre altres la dificultat de definir l'activitat comercial solament a partir dels productes ceràmics. No solament molts productes podien ser comercialitzats en envasos més difícils de documentar (sacs, barrils), sinó que les mateixes característiques dels mateixos

(teixits...) els fa difícils de rastrejar, tot i que les fonts escrites en deixen alguns testimonis (Bernal i Bonifay, 2010, p. 108).

La caiguda de l'imperi romà d'occident va suposar la finalització de la influència del paper estatal sobre l'organització comercial, sobretot lligat al transport dels productes de l'annonna (Vera, 2010, 13). Certament, l'imperi bizantí i la seva expansió cap a occident al llarg del segle VI podia representar una certa continuïtat d'aquest esquema, però el seu abast no va assolir mai els nivells de control i hegemonia precedents.

Cal no oblidar factors com la reducció del consum urbà com una manifestació de la crisi urbana existent a la Mediterrània occidental des de mitjan segle V (Bernal i Bonifay, 2010, p. 109) i una disminució de la demanda, més que no pas de l'oferta (Vera 2010, p. 14).

Pel que fa a les principals rutes comercials, fins a mitjan segle V, la ruta provinent del sud hispànic sembla arribar fins a Tarraco i Arlés (Bernal i Bonifay, 2010, p. 104) mentre que a Marsella hi ha major presència de productes itàlics i sicilians (Soro 2021, 75). La invasió vàndala del nord d'Àfrica podia haver provocat canvis en les rutes comercials. Així, en el cas de Tarraco sembla que es podria haver potenciat la ruta a través de les illes Balears (sota el seu control), en perjudici de la ruta resseguint la costa hispana (Remolà, 2000, p. 231) i la seva prolongació vers el nord. Aquest fet explicaria en part la davallada en l'arribada de les produccions sud-hispàniques, però també la relació cada cop més clara de la zona de Roses i Empúries amb la ruta del nord-oest que passava per Marsella i Narbona. Per contra, el comerç sembla fer-se sobretot amb l'àrea africana, atès que les produccions itàliques són pràcticament inexistents a Tarraco i tota l'àrea nord-hispànica.

Pel que fa al període bizantí ja s'ha assenyalat les escasses diferències existents entre els productes trobats en ciutats sota l'àrea bizantina respecte d'aquelles que formen part del regne visigot (Bernal i Bonifay, 2010, p. 105).

La badia de Roses presenta tot un seguit de característiques que, a priori, la converteixen en un espai ideal per establir-hi un port de certa rellevància. Sabem que en època grega la població disposava d'un port i un moll, com també succeirà en època medieval. Què succeeix en època romana i tardoantiga? Del moll grec en queden traces i referent al moll medieval en disposem de dades documentals, com la construcció d'una torre de guaita sobre l'esperó portuari a principis del segle XIV (Palahí, Pujol i Aguelo, 2023, p. 140), però cap dada ferma podem presentar pel període intermedi. A més cal tenir sempre present que els canvis en la línia de costa provoca que cada època requereixi una infraestructura portuària diferent. El millor exemple ens el proporciona el moll d'època grega que en època romana havia quedat anorreat per un gran edifici, dedicat a partir del segle IV a la fabricació de salaons (edifici A).

El que si va existir en tot moment va ser un gran espai ideal com a fondejador, situat a la zona més propera a l'anomenada punta de la poncella, on se situa l'actual port.

Un altre element de gran rellevància consisteix a establir la relació que va tenir la població de Roses amb Empúries. No hi ha massa dubtes que entorn del canvi d'era Empúries constituïa un port de gran rellevància territorial, un port principal que va generar al seu entorn una ciutat sobredimensionada que va patir importants transformacions, tot sovint de la mà dels canvis en la rellevància del mateix port (Nieto, 2016, p. 31), que en època tardoantiga i altmedieval era essencialment un

port redistribuïdor amb una importància regional, ja que servia de punt d'entrada de productes cap a la zona interior (planes empordanesa i gironina essencialment).

En època romana sembla que Roses devia trobar-se molt vinculada productivament i comercialment amb la mateixa Empúries, ja que s'assentaven sobre la mateixa ruta comercial. No sembla que aquesta situació de certa subordinació amb Empúries canviés en època tardoantiga. Ara bé, quin seria el paper de Roses en aquest període? Era un port amb valor per si mateix o solament era una escala tècnica, emprada pels vaixells tot esperant condicions favorables de navegació, sobretot en direcció nord?

Si bé les dimensions i importància de l'assentament rosinc en època tardoantiga continua essent en grau considerable una qüestió difícil de calibrar, hi ha tot un seguit d'elements que permeten entreveure l'existència d'una població d'una certa importància i complexitat. Les dimensions del complex funerari situat a la part alta del turó de Santa Maria i la importació de sarcòfags de la zona gal·la ens parla d'una població rellevant des del punt de vista quantitatiu i amb una elit que disposava de certa riquesa.

Pel que fa als productes que podia exportar-se des de Roses, poques dades tenim avui dia. Als segles IV-V hi ha una potent indústria de salaons, de les quals s'han identificat dues factories i sense que es pugui descartar l'existència d'altres instal·lacions. Ara bé, cal fer dos matisos. Per una banda, les factories són abandonades a cavall entre els segles V-VI i la continuïtat detectada en una d'elles (l'edifici A) presenta una disminució molt important en les dimensions i en els volums de producte que podia processar (Bouzas, Casas i Nolla, p. 2025). Per altra banda, no s'ha identificat a Roses quin podria ser l'envàs en el qual s'exportarien les salaons. No s'ha identificat cap tipologia d'àmfora local que es pugui associar a aquesta producció, tot i que aquesta sempre es podia realitzar en alguna altra mena d'envasos.

Més enllà d'un port exportador, Roses devia ser un punt de recepció de mercaderies, provinents sobretot de la zona africana i gal·la. La relació de Roses amb la zona sud de la Gàl·lia i els ports de la zona narbonesa queda clarament certificat per la relativament elevada presència de ceràmiques provinents d'aquesta zona (DSP), superior a la que es pot identificar en jaciments situats més al sud, però també amb la presència de productes com els sarcòfags monolítics.

Si en aquesta època el paper d'Empúries era el d'un port redistribuïdor, un paper similar devia jugar el de Roses, si bé en aquest cas potenciat pel seu paper com a escala tècnica, emprat per aquells vaixells que esperaven unes condicions meteorològiques adequades per continuar una travessia en direcció nord.

Ara bé, la troballa d'un ponderal bizantí a Puig Rom (Palol, 2004, p. 58) apunta cap a altres possibilitats, en les quals Roses podria haver jugat un rol més rellevant, encara que fos conjunturalment. Els ponderals eren emprats pels agents comercials per vendre productes ultramarins que eren pagats generalment en or (Rodríguez, 2018). Podríem relacionar aquest ponderal amb els moments que alguns numismàtics plantegen la possibilitat d'existència d'una seca a Roses, al seu torn lligat a una conjuntura determinada? (Bouzas i Palahí, 2024, p. 209). És una possibilitat engrescadora, lluny encara de poder ser demostrada de forma contundent.

BIBLIOGRAFIA

- Aicart, F., Sagrera, J., i Llinàs, J. (1991). Primera aproximació a la difusió de la Terra Sigillata Lucente al nord-est de Catalunya. *Cypsela*, 197-208.
- Arnaud, P. (2005). *Les routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*. Éditions Errance.
- Bernal, D., i Bonifay, M. (2010). Importaciones y consumo alimenticio en las ciudades tardorromanas del Mediterráneo noroccidental (ss. VI-VIII d. C.): La aportación de las ánforas. Dins A. García (Coord.), *Espacios urbanos en el occidente Mediterráneo (s. VI-VIII)*. *Toletum visigodo* (pp. 45-64).
- Bonifay, M., i Tchernia, A. (2012). Les réseaux de la céramique africaine (I^e-V^e s.). Dins S. Keay (Ed.), *Rome, Portus and the Mediterranean* (Archaeological Monographs of the British School at Rome, pp. 315-336). British School at Rome.
- Bouzas, M. (2019a) *La circulació de moneda baiximperial durant el Baix Imperi a les ciutats d'Empúries i Girona*, Tesi doctoral, Universitat de Girona.
- Bouzas, M. (2019b). *Les monedes baiximperials de Roses*. Girona: Universitat de Girona-Documenta Universitaria. (Estudis Arqueològics, 11). DOI: <https://doi.org/10.33115/b/9788499844633>
- Bouzas, M. (2024). Particiones de moneda en época bajo-imperial en el noreste peninsular. Ejemplos e hipótesis. Dins G. Paridini, C. Perassi. *Monete Frazionate Quadri regionali, questioni cronologiche, aspetti economici* Workshop Internazionale di Numismatica — Atti 3. Milà: Quasar, 399-407.
- Bouzas, M. (2025). El fenómeno de la imitación de moneda en época bajo-imperial: consideraciones generales y tipologías a partir del ejemplo del territorium gerundensis. *Veguet: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 25.2, 885-904. <https://doi.org/10.51349/veg.2025.2.14>
- Bouzas, M., Burch, J., Julià, R., Moner, E., Pons, P., Solà, J., Riera, S., Vivó, D. (2025). Geomorphological analysis of the coast of the Collet Roman maritime villa and its Collet Est pottery workshop (Calonge i Sant Antoni, Catalonia). *Journal of Maritime Archaeology*. 1-25 <https://doi.org/10.1007/s11457-025-09460-8>
- Bouzas, M., Burch, J., Julià, R., Palahí, Ll., Pons, P., i Solà, J. (2023). Changes and transformations on the coastal: The example of Roses (Alt Empordà, Catalonia). *Land*, 12, 2104. <https://doi.org/10.3390/land12122104>
- Bouzas, M., Casas, J., i Nolla, J. M. (2025). *Amphorae from the Citadel of Roses (High Empire, Low Empire and Late Antiquity)*. MonCRAPA, 2. Documenta Universitaria.
- Bouzas, M., i Palahí, Ll. (2024). Roses de la tardoantiguitat a l'època medieval. Dins M. Bouzas i Ll. Palahí (Eds.), *From the Late Antiquity to the High Middle Ages: An Archaeological Vision* (pp. 199-212). MonCRAPA, 1. Documenta Universitaria.
- Bouzas, M. i Gutiérrez, J. (2024). New finds of sixth-century Byzantine coins in the territorium Gerundensis, *Numismatic Chronicle*, 28, 37-61.
- Bouzas, M., i Palahí, Ll. (en premsa). Las DSP del vicus tardoantiguo de Roses: Tipología, cronología y estudio cuantitativo. *Rei Cretariae Romanae Fautorum Acta*.

- Burch, J., et al. (2013). *L'Alt Imperi al nord-est del Conventus Tarraconensis. Una visió de conjunt*. Girona.
- Canal, E., i Nolla, J. M. (2008). La cella memoriae de Roses. Dins F. Aicart, J. M. Nolla i Ll. Palahí (Eds.), *L'església vella de Santa Cristina d'Aro. Del monument tardoantic a l'església medieval* (pp. 93-105). Ajuntament de Santa Cristina d'Aro.
- Castanyer Masoliver, P., Santos Retolaza, M., Tremoleda Trilla, J., Julià Brugués, R., Montaner Roviras, J., i Riera Mora, S. (2020). Evolución del paisaje y del poblamiento del territorio de Emporion-Emporiae entre el Bronce Final y la Antigüedad Tardía. *Madriider Mitteilungen*, 57, 306-361. <https://doi.org/10.34780/mm.v57i0.1008>
- Córcoles, E. (2021). El comercio marítimo en el reino visigodo: Los transmarini negotiatores en el siglo VII. *Fundamentos romanísticos del Derecho contemporáneo* (t. XI). BOE, 635-645.
- De la Fuente, P. (1998). *Les fortificacions reials del golf de Roses en l'època moderna*. Brau.
- Espinosa, A., i Castillo, R. (1996). Fondeaderos de época antigua en la costa mediterránea de la Tarraconense. Dins S. Ramallo (Coord.), *Aulas del Mar. Arqueología subacuática. Comercio y tráfico marítimo en la Antigüedad* (pp. 55-85). Universidad de Murcia.
- Izquierdo, P. (2009). Introducció a l'arqueologia portuària romana de la Tarraconense. En M. A. Cau i F. X. Nieto (Coords.), *Arqueología náutica de la Mediterrània* (Monografies del CASC, 8, pp. 443-456). Girona.
- Járrega, R. (2016). El comercio con África y el Mediterráneo en las costas orientales de Hispania entre los siglos V y VII: Las producciones cerámicas. Dins *Ipsam Nolam barbari vastaverunt: L'Italia e il Mediterraneo occidentale tra il V secolo e la metà del VI* (pp. 167-185). Cimitile (Italia).
- Marot, T. (2001). La península ibérica en los siglos V-VI: consideraciones sobre provisión, circulación y usos monetarios, *Pyrenae*, 133-160.
- Marzoli, D., Castanyer, P., Santos, M., Tremoleda, J., Brückner, H., Julià, R. in collaboration with Baños, D. Puig, A., Bouzas, M., Hernández, E. (2022) Excavaciones arqueológicas en la ciudad griega de Emporion (2018-2021) y el proyecto Groundcheck. Ampurias future — Learning from the past. Sea level development and climate change. From 5500 BC until AD 2100. Informe preliminar, *Madriider Mitteilungen*, 63, 188-310. ISSN 0418-9744. <https://doi.org/10.34780/6985-3kj6>
- Nantet, E. (2016). *Le tonnage des navires de commerce en Méditerranée: Du VIII^e av. J.-C. au VII^e siècle ap. J.-C.* Presses Universitaires de Rennes.
- Nieto, F. X. (1993). *El edificio A de la Ciutadella de Roses (La Terra Sigillata africana)*. Centre d'Investigacions Arqueològiques de Girona (Sèrie Monogràfica, 14).
- Nieto, F. X. (1997). Le commerce de cabotage et de redistribution. Dins P. Pomey (Dir.), *La navigation dans l'Antiquité* (pp. 146-159). Edisud.
- Nieto, F. X. (1998). El transport naval com a condicionant del comerç marítim: L'exemple empordanès. Dins *Comerç i vies de comunicació. 1000 aC-700 dC*. XI Col·loqui Internacional d'Arqueologia de Puigcerdà (pp. 151-164). Institut d'Estudis Ceretans.

- Nieto, F. X. (2016). Puertos en época romana: Una investigación pluridisciplinar para una realidad compleja. Dins *Los puertos mediterráneos: contactos, multiculturalidad e intercambios* (PHICARIA IV) (pp. 27-32).
- Nolla, J. M., i Sàgrera, J. (1995). *Ciuitatis Impuritanae coemeteria. Les necròpolis tardanes de la Neàpolis*. Universitat de Girona (Estudi General, 15).
- Nolla, J. M., Burch, J., Palahí, Ll., Amich, N., Canal, E., Casas, J., Castanyer, P., Sàgrera, J., Sureda, M., Tremoleda, J., Vivó, D., Vivo, J., Costa, A., Prat, M., Simon, J., i Varena, A. (2016). *Baix imperi i antiguitat tardana al sector nord-oriental de la província Tarraconensis. De l'adveniment de Dioclecià a la mort de Carlemany (284-814)*. Documenta Universitària.
- Palahí, Ll., Pujol Hamelink, M., i Aguelo Mas, X. (2023). Les muralles del monestir de Santa Maria i la vila de Roses a l'edat mitjana. *Rodis. Journal of Medieval and Post-Medieval Archaeology*, 5. https://doi.org/10.33115/a/26046679/5_6
- Palahí, Ll., i Vivó, D. (1998). Els sarcòfags paleocristians i les rutes comercials baiximperials. En *Comerç i vies de comunicació. 1000 aC-700 dC. XI Col·loqui Internacional d'Arqueologia de Puigcerdà* (pp. 255-260). Institut d'Estudis Ceretans.
- Palol, P. de. (2004). *El castrum del Puig de les Muralles de Puig Rom (Roses, Alt Empordà)*. Museu d'Arqueologia de Catalunya (Sèrie Monogràfica, 22).
- Puig, A. M., i Martín, A. (Curs.). (2006). *La colònia grega de Rhode (Roses, Alt Empordà)*. Museu d'Arqueologia de Catalunya (Sèrie Monogràfica, 23).
- Ramallo, S. R., Cerezo, F., i Vizcaíno, J. (2017). Puertos y espacios portuarios entre la Antigüedad y la Alta Edad Media: Nuevos escenarios de investigación. Dins P. Diarte-Blasco (Ed.), *Cities, Lands and Ports in Late Antiquity and the Early Middle Ages: Archaeologies of Change* (pp. 159-174). BraDypUS.
- Remolà, J. A. (2000). *Las ánforas tardoantiguas en Tarraco (Hispania Tarraconensis): Siglos IV-VII d.C.* Universitat de Barcelona (Instrumenta, 7).
- Rodríguez, F. (2018). Acerca de los conceptos teloneum, catabolus y catapulus en las fuentes francas y visigodas: El caso del puerto de Tarraco. Dins S. Panzram, *Oppidum — Civitas — Urbs. Städteforschung auf der Iberischen Halbinsel zwischen Rom und al-Andalus* (pp. 811-831).
- Soro, L. (2021). Flussi commerciali nel Mediterraneo in età vandalica: Crisi economica o continuità delle importazioni? *Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea*, 9 (III), 63-101.
- Sotomayor, M. (1975). *Sarcófagos romano-cristianos de España. Estudio iconográfico*. Facultad de Teología de Granada.
- Vera, D. (2010). Fisco, annona e commercio nel Mediterraneo tardoantico: Destini incrociati o vite parallele? Dins S. Menchelli, S. Santoro, M. Pasquinucci i G. Guiducci (Coords.), *LRCW 3: Late Roman coarse wares, cooking wares and amphorae in the Mediterranean* (Vol. 1, pp. 1-18).



Universitat de Girona
Càtedra Roses d'Arqueologia
i Patrimoni Arqueològic

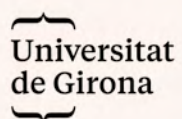


Ajuntament de Roses
www.roses.cat



Fundació Girona
Regió de Coneixement

Universitat de Girona
Diputació de Girona
Ajuntament de Girona
Consell Social de la UdG
Cambra de Comerç



Documenta
Universitaria