

RUTAS COMERCIALES DE LAS ANFORAS OLEARIAS HISPANAS EN EL OCCIDENTE ROMANO

Genaro Chic García

En un trabajo reciente ¹ analizábamos el problema del tráfico por el río Guadalquivir y el transporte de las ánforas por el mismo durante el Alto Imperio romano. Hoy pretendemos hacer un esbozo de lo que pudo suponer el transporte de dichas ánforas andaluzas hasta alcanzar los puntos de destino.

Los barcos cargados con el aceite bético rebasarían la barra de Sanlúcar de Barrameda para salir al mar durante la primavera y buena parte del verano, o sea, en la época en que los problemas de visibilidad y de cualquier otro tipo, a los que hacía referencia Vegetius como propios de la estación invernal ², habían dejado de ser un obstáculo para la navegación. Y desde Sanlúcar, en cuyas inmediaciones estaría el Santuario de la Luz Duvia o Santa Luz ³, pondrían los marineros rumbo a los distintos puertos del Imperio en su parte occidental, pero sobre todo a Roma, pues como decía Estrabón que sucedía en su tiempo y no debió cambiar demasiado después, «todo el tráfico se hace con Italia y Roma» ⁴.

1. G. Chic, «El tráfico en el Guadalquivir en el transporte de las ánforas», *Anales de la Universidad de Cádiz*, I (en prensa).

2. Re mil., IV, 39: *lux minima noxque prolixa, nubium densitas, aeris obscuritas, ventorum imbri vel nivibus geminata saevitia.*

3. A. García y Bellido, *España y los españoles hace 2.000 años, según la «Geografía» de Strabón*, 4.ª ed., 1968, p. 67, n. 63; C. Pemán, *Memoria sobre la situación arqueológica de la provincia de Cádiz en 1940*, p. 21.

4. III, 2, 5.

Gades, situada junto a la desembocadura del *Baetis*, era la cabeza de la ruta de occidente más frecuentada por los barcos mercantes⁵. De su famosísimo puerto nada sabemos prácticamente hoy, salvo que ante el mismo se alzaba una escollera (χώμα)⁶; y una escollera cierra hoy la llamada Playa de la Caleta, entre los islotes de San Sebastián y Santa Catalina (en el primero de ellos se encuentra hoy el faro), lugar donde los hallazgos submarinos son abundantísimos. Entre estos hallazgos no son raras las ánforas globulares, restos de las cuales se encuentran en el Museo Arqueológico Provincial⁷ y en colecciones particulares de la misma ciudad⁸.

Desde aquí «la navegación hasta las columnas —nos dice Estrabón⁹—, aunque a veces el paso del Estrecho suele ofrecer dificultades, es buena, así como la de Nuestro Mar, donde, efectivamente, gracias a la bonanzas del tiempo, las travesías se llevan felizmente a cabo, sobre todo en la navegación de altura; ello es especialmente ventajoso para los navíos de carga». Hasta *Carthago Nova*, la actual Cartagena, no encontraría el navegante ningún puerto cuya importancia comercial fuese realmente importante, salvo el puerto de Málaga¹⁰, cuyo papel en el proceso de comercialización de las salazones béticas debió de ser destacado, rivalizando en ello con Cádiz, de factorías establecidas a lo largo de la costa bética¹¹, sabemos que llegaron a Roma envasadas en ánforas de tipos peculiares cuyos restos acabaron formando parte de esa enorme escombrera que es el Monte Testaccio, integrado en un 20-30 % por ánforas de estos tipos¹². Pues bien, estas ánforas de salazones sabemos que con freziones hispanas, producidas en buena medida en decenas y decenas cuyo *garum* había llegado a ser particularmente famoso. Las sala-

5. J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, París, 1966, p. 94.

6. Estrabón, III, 5, 9.

7. Una de ellas muestra sobre un asa la marca M.I.A.PS(?), cuyo origen exacto desconocemos pero que puede relacionarse sin dificultad con las marcas catalogadas por Callender, *Roman Amphorae*, New York-Toronto, 1965, con el núm. 1.107 —la variante e muestra la forma MIAPSI—, relacionables a su vez con la núm. 1114, M. I. MOPSI.

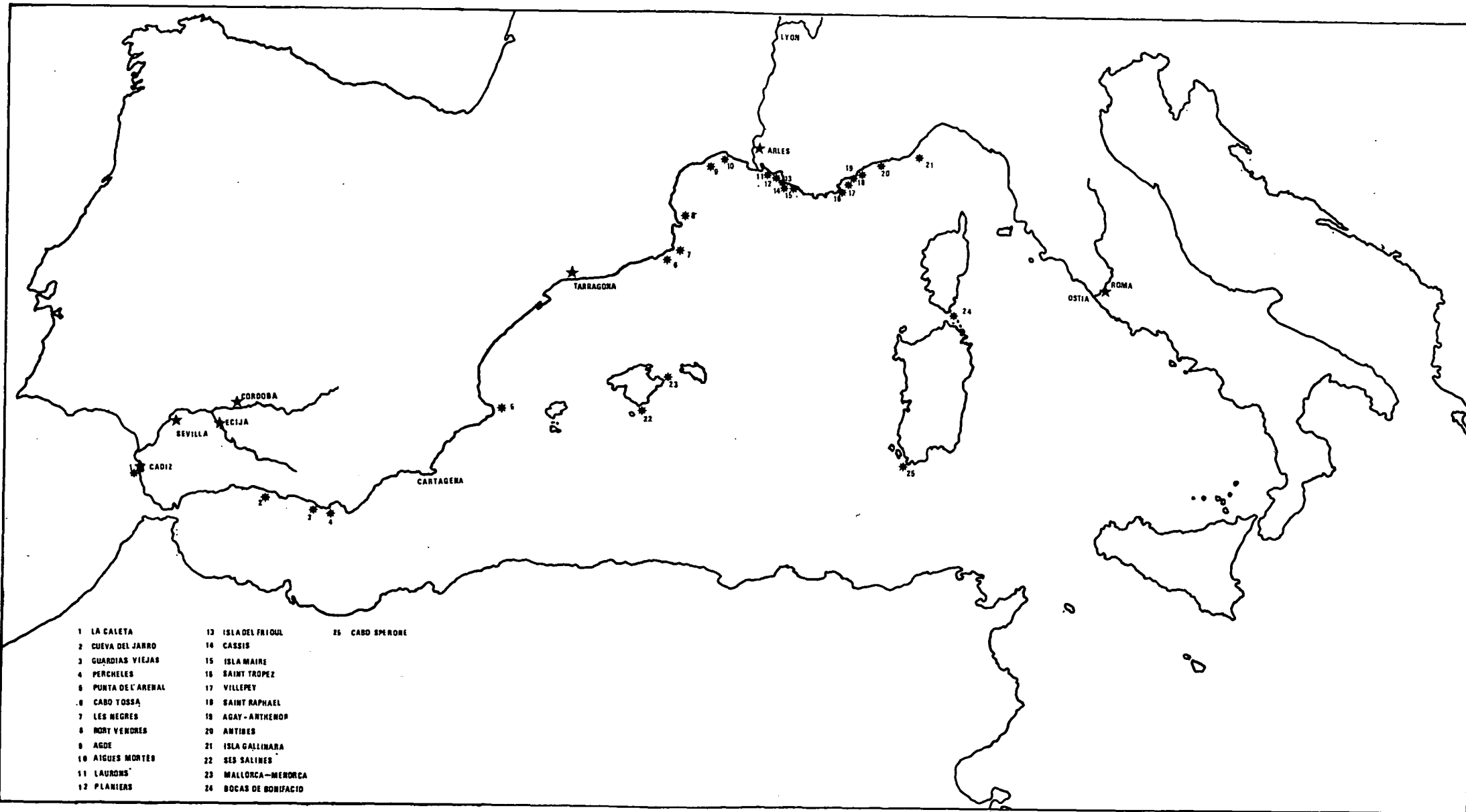
8. C. Fernández-Chicarro, «Informe arqueológico de los hallazgos más sobresalientes habidos en Andalucía durante el bienio 1959-1961», *VII Congreso Nacional de Arqueología*, p. 67.

9. III, 2, 5.

10. Vid. J. Muñiz Coello, «Aspectos sociales y económicos de Malaca romana», *Habis*, 6, pp. 241 ss.

11. M. Ponsich y Tarradell, *Garum et industries antiquae de salaison dans la Méditerranée Occidentale*, París, 1965.

12. E. Rodríguez Almeida, «Novedades de epigrafía anforaria del Monte Testaccio», *Recherches sur les amphores romaines*, Ecole Française de Rome, Roma, 1972, p. 116.



- | | | |
|---------------------|-----------------------|-----------------|
| 1 LA CALETA | 13 ISLA DEL FRIOL | 25 CABO SPERONE |
| 2 CUEVA DEL JARRO | 14 CASSIS | |
| 3 GUARDIAS VIEJAS | 15 ISLA MAIRS | |
| 4 PERCHELES | 16 SAINT TROPEZ | |
| 5 PUNTA DE L'ARENAL | 17 VILLEPEY | |
| 6 CABO TOSSA | 18 SAINT RAPHAEL | |
| 7 LES NEGRES | 19 AGAY-ANTHEMOP | |
| 8 MORT VENDRES | 20 ANTIBES | |
| 9 AGDE | 21 ISLA GALLINARA | |
| 10 AIGUES MORTES | 22 SES SALINES | |
| 11 LAURONS | 23 MALLORCA-MENORCA | |
| 12 PLANIERS | 24 BOCAS DE BONIFACIO | |

cuencia solían viajar en los mismos barcos que habían efectuado su carga de aceite posiblemente en Sevilla. En este sentido los barcos hundidos o pecios nos proporcionan una información de primera mano: un cargamento mixto de ánforas olearias y de salazones llevaba el barco que se hundió (s. II o III) en «Les Negres (Bagur, Gerona)¹³; y lo mismo sucedía con el barco naufragado en la época claudia cerca de Port-Vendres, que llevaba ánforas globulares con diferentes marcas (C. FAV, PHILO, SATVRN...), ánforas de conservas de frutas en mosto (Haltern 70) y ánforas de salazones (Dressel 7-13), una de las cuales aún conservaba espinas de pescado¹⁴; o con los pecios de Cassis¹⁵, Villepey¹⁶, Tour Sainte Mairie (Córcega), Porto Cristo (Mallorca) o Chiessi (Elba)¹⁷. Por lo tanto, hay que pensar que las panzudas naves de carga que habían bajado por el Guadalquivir hacían con frecuencia nuevas escalas a lo largo del litoral andaluz entonces ocupado por industriosos pueblos de pescadores como *Baesippo* (en la desembocadura del Barbate), *Baelo* (Bolonia), *Julia Traducta* (Tarifa), *Carteia* (El Rocardillo, junto a San Roque), *Barbesula* (en la desembocadura del Guadiaro)¹⁸, *Cilniana* (cerca de la desembocadura del Guadiaz), *Salduba* (cerca de la boca del río Verde), *Suel* (Fuengirola), *Maenoba* (cerca del río Vélez), *Sexi* (Almuñécar), *Abdera* (Adra), *Murgi* (Campo de Dalías, entre Almería y Adra), etc.¹⁹. En sus puertos, cuando fuesen lo suficientemente

13. R. Pascual Guash, «Un pecio romano en "Les Negres" (Bagur, Gerona)», *Ampurias*, XXIV, pp. 239-241.

14. B. Liou, «Recherches archéologiques sous-marines», *Gallia*, XXXI, 1973, p. 572; «Notes and news: Port Vendres», *Nautical Archaeology*, IV, 4, 1975, p. 374; D. Colls, R. Etienne, R. Lequément, B. Liou, F. Mayet, *L'épave Port-Vendres II et le commerce de la Bétique a l'époque de Claude*. *Archaonautica*, 1, París, 1977; A. J. Parker y J. Price, «Spanish exports of the Claudian Period: the significance of the Port-Vendres II wreck reconsidered», *Nautical Archaeology*, X, 1981, pp. 221-228: estos autores no consideran los salazones como parte de la carga comercial del navío.

15. F. Benoit, «Nouvelles épaves de Provence», *Gallia*, XX, p. 164.

16. F. Benoit, «Nouvelles épaves de Provence», *Gallia*, XVIII, p. 45: el cargamento consistía en aceite, aceitunas y salazones.

17. En estos tres últimos pecios las ánforas D-20 aparecen también acompañadas por las Haltern-70, que según todos los indicios contenían productos vínicos béticos. D. Coll y otros, *L'épave Port-Vendres II*, p. 37 y n. 20.

18. A esta ciudad pertenecía el rico comerciante *C. Iulius Alfius Theseus*, que aparece sobre las ánforas olearias béticas del Testaccio (*CIL*, XV, 3883 a 3888) traficando con productos de *Astigis* (Ecija) en el año 154. Cf. P. Rodríguez Oliva, «Municipium Barbesulanum», *Baetica*, 1, Málaga, 1978, pp. 220-221 y 232-233. La lectura correcta del epígrafe que publica este autor la debemos a J. González, en una comunicación presentada en el *II Congreso Internacional sobre el Aceite en la Antigüedad*, celebrado en Sevilla el mes de febrero de 1982.

19. R. Thouvenot, *Essai sur la province romaine de Bétique*, París, 1973 (r.), pp. 371-372.

capaces, o frente a ellos o a las propias factorías pesqueras²⁰ tendría lugar el embarque de aquellas ánforas, de boca generalmente ancha, que habían de llevar pescado salado y salsas de pescado a los mercados y guarniciones del Imperio. Restos de este trasiego, sin duda intenso²¹, son sin duda las ánforas que han sido recogidas frente a las costas andaluzas²².

Tampoco es raro encontrar en los pecios del siglo I d. C., junto con las ánforas de aceite y de salazones hispanos, lingotes de plomo con diversas inscripciones. Así ocurre, por ejemplo, en los pecios de Port-Vendres II, ya citado²³, y de Ses Salines (Mallorca)²⁴. Posiblemente estos lingotes fuesen cargados, como algunos salazones, en el puerto de *Carthago Nova*²⁵, antaño famosa por sus minas de plata, exhaustas ya bajo el Imperio como tales²⁶ y que fueron decaendo ante la competencia de las minas de plomo descubiertas en *Britannia* tras su conquista a mediados del siglo I d. C. y a la escasez de mano de obra esclava en España, ya ampliamente romanizada²⁷. Estrabón²⁸ aun nos la describe como una ciudad con «una situación fuerte, unas murallas bien construida y está enriquecida por puertos, una laguna y por las minas de plata de que ya hemos hablado. En ella, y en sus cercanías, abundan los talleres de salazón; es el principal emporio para las mercancías que, llegando del interior, han de ser cambiadas por las que vienen del mar, y éstas por las que proceden de tierra adentro». No cabe duda de que entre estas mercancías procedentes del interior ocuparían aun entonces un lugar preferente los metales, y no sólo en principio los de la zona próxima a Cartagena, sino también de toda la cuenca minera de Sierra Morena, como indican recientes estudios²⁹.

20. E. Serra Rafols, «Anfora antigua en Canarias», *IV Cong. Nac. Arg.*, p. 376.

21. Vid. Elio Arístides, *Orat.*, XXXVI, 91 (s. II d. C.).

22. Vid. especialmente R. Pascual Guash, «Arqueología submarina en Andalucía», en *Ampurias*, XXXIII-XXXIV, pp. 321-334 y en *Nautical Archaeology*, 2, 1, 1973, pp. 107-109.

23. B. Liou, «Notes and news. Port Vendres», p. 374. El estudio de los lingotes en *Gallia*, 1971, 1.

24. C. Veny, «Diecisiete lingotes de plomo de una nave romana de Ses Salines (Mallorca)», *Ampurias*, XXXI-XXXII, 1969-70, pp. 191-219; A. J. Parker, «Lead ingots from a Roman ship at Ses Salines, Majorca», *Nautical Archaeology*, 3, 1, 1974, p. 147.

25. Los salazones de esta ciudad eran particularmente exquisitos y caros, llegándose a pagar por dos congios (6,5 litros) de *garum*, mil sestercios. Plinio, *N. H.*, XXXI, 94.

26. L. C. West, *Imperial Roman Spain: the objects of trade*, Oxford, 1929, p. 7.

27. A. García y Bellido, «Los mercatores, negotiatores y publicani como vehículos de romanización en la España romana preimperial», *Hispania*, XXVI, 1966, p. 497.

28. III, 4, 6.

29. P. Sáez Fernández, *Contribución al estudio de la minería romana en Sierra Morena*,

Carthago Nova era, de todos modos, el último puerto importante que avistaban los navegantes³⁰ antes de llegar al cabo de la Nao³¹; a partir de este punto los barcos podían seguir su ruta a lo largo del litoral hasta alcanzar las bocas del Ródano e incluso seguir costeando por el mar Lígur, o dirigirse hacia Italia a través de la ruta balear.

Hacia Roma.

De estas rutas, la que llevaba más directamente a Italia era evidentemente la que atravesaba el mar por las Pityoussas y Baleares³² —donde, según Estrabón³³, había buenos puertos— y se dirigía hacia Cerdeña, que sería bordeada por el sur o por el norte. Por el sur la ruta, confundida ya con la africana³⁴, conducía a Puzzoli —puerto muy activo antes de las grandes obras de acondicionamiento realizadas por Claudio y Trajano en Ostia— a donde afluían en gran número los grandes mercantes de la Bética, y en particular de Cádiz³⁵;

Memoria de licenciatura, inédita, Sevilla, 1977, pp. 27-28. Entre los lingotes de plomo encontrados en Cartagena (A. Beltrán, «Objetos de plomo en el Museo de Cartagena y sus inscripciones», *M.M.A.P.*, 1947, pp. 203-204), aparece uno con el sello COLON. AVGSTIFIRM. // FERM, que hace alusión a *Astigis*. Sobre la interpretación de esta marca, véase P. Sáez y G. Chic, «La epigrafía de las ánforas olearias béticas como posible fuente para el estudio del colonato en la Bética, *Actas del II Congreso Internacional sobre el Aceite en la Antigüedad*, Sevilla, 1982 (en prensa). Claude Domergue, en «Rapports entre la zone minière de la Sierra Morena et la plaine du Guadalquivir à l'époque romaine», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, VIII, 1972, p. 618, llega a la conclusión de que aún en el siglo I d. C., cuando el Guadalquivir era con seguridad navegable hasta *Cástulo* según Estrabón, «una parte del tráfico de los productos mineros de Sierra Morena se hacía por *Carthago Nova*».

30. Toda la costa mediterránea hasta *Tarraco* escaseaba en puertos, según nos informa Estrabón (III, 4, 8).

31. Varios hallazgos submarinos son recogidos por G. Martín y M.^a D. Serres, *La factoría pesquera de Punta de l'Arenal*, p. 104.

32. Vid. Plinio, *N.H.*, III, 76. Sobre los hallazgos submarinos en estas islas pueden verse, aparte de los artículos anteriormente citados, los de M. P. González Serrano, «Anforas romanas en la costa de Mallorca», *AEArq.*, XXXVI, 1963, pp. 207-210; J. J. Jáuregui, «La arqueología y el mar», *VI Cong. Nac. Arq.*, p. 54; L. Amorós y Amorós, «Arqueología submarina en Mallorca», *Orientación Mediterránea*, 1955, año III, núm. 12; el mismo, «El tráfico marítimo en Mallorca en la Antigüedad Clásica», *Bol. de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Palma de Mallorca*, núm. 636, pp. 173-184; A. Vilar Sancho y J. M.^a Mañá de Angulo, «Informe sobre la excavación arqueológica en la bahía de S. Antonio Abad de Ibiza», *N.A.H.*, VI, pp. 177 ss.; Id., «Informe sobre la segunda fase de la excavación arqueológica realizada en aguas de la bahía de S. Antonio Abad (Ibiza)», *N.A.H.*, VII, p. 188.

33. III, 5, 1.

34. J. Rougé, *La marine dans l'Antiquité*, Vendôme, 1975, p. 200.

35. Estrabón III, 2, 6; Filóstrato, *Vida de Apolonio*, VII, 12. Aún en el siglo III sabemos por Claudio Eliano (170-235 d. C.), *Περὶ ζώων ἰδιότητος*, XII, 6, que los comerciantes hispanos tenían en este punto grandes almacenes destinados sobre todo a las salazones (...ἐνθα ἦν ἑμπορίων Ἴβηρικῶν φόρτος καὶ παρέχθη τὰ ἐκείθεν ἐν σκεύεσιν ἀδροῖς...)

la otra ruta, por el norte de Cerdeña, conducía a través de las bocas de Bonifacio a los puertos del Tíber, y más en concreto al de Ostia ³⁶. Esta última ciudad sería la más frecuentada por los navíos béticos que se dirigiesen a Roma con sus mercancías ³⁷, aunque sólo contemos para sostener esta hipótesis con los numerosos pecios que se han señalado en el estrecho entre Córcega y Cerdeña, pues lógicamente las rutas de alta mar son más difíciles de precisar dada la dificultad que supone localizar en ellas los antiguos pecios ³⁸.

Como antes dijimos, citando a Estrabón ³⁹, esta ruta era bastante segura para la navegación. «Además —nos sigue diciendo nuestro geógrafo ⁴⁰— en alta mar los vientos son regulares». Sin embargo, también nos dice que el viento Este-Sudeste puede suponer a veces un grave inconveniente para la navegación en el sentido Oeste-Este: así, por ejemplo, Posidonio había tardado tres meses en llegar a Italia al verse desviado de su ruta ⁴¹. Dado que la gran navegación comercial era fundamentalmente a vela, la duración de los viajes podía ser muy variable. Algunos autores antiguos nos han transmitido referencias a la duración de los viajes por esta ruta mediterránea: Diodoro Sículo ⁴² nos informa de que el viaje desde Gibraltar a las Pityoussas duraba tres días con sus noches; y Plinio ⁴³ nos da una duración de siete días para el trayecto completo desde Cádiz hasta Ostia. Pero indudablemente estos viajes serían directos y siempre contando con un viento favorable. Muy posiblemente nuestros mercantes, que generalmente habían cargado su aceite en el puerto de *Hispalis*, tardarían con frecuencia más de siete días en cubrir su trayecto desde Cádiz a Ostia, especialmente en aquellos casos, nada raros por lo demás, en que la carga debiera ser completada en otro u otros puertos. No podemos, pues, precisar cuál sería la duración media de estos viajes ⁴⁴. En cambio, sí podemos

36. Plinio, *N.H.*, XIX, 3-4.

37. J. Rougé, *L'organisation du commerce...*, p. 94.

38. J. Rougé, *La marine dans l'Antiquité*, p. 16.

39. *Ibid.*, p. 225.

40. Estrabón, III, 2, 5.

41. Estrabón, III, 2, 5 y XVII, 3, 4. Casos similares, aunque referidos a otros mares, pueden encontrarse en L. Casson, «Speed under sail of ancient ship», *Transaction of the Am. Philol. Assoc.*, LXXXII, 1951, pp. 136-148; J. Rougé: *L'organisation du commerce...*, p. 100.

42. V, 16, 1: Πιτυούσα... διέστηκεν ἀπὸ μὲν Ἡρακλέους στηλῶν πλοῦν ἡμερῶν τριῶν καὶ τῶν ἰσῶν νοκτῶν.

43. *N.H.*, XIX, 4.

44. L. Casson (*Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton, 1971, pp. 283-291) ha calculado que la velocidad de los mercantes, en condiciones de navegación favorables, podría

afirmar que éstos serían más rápidos⁴⁵ y más seguros que en épocas anteriores, debido al perfecto conocimiento de las rutas y a las enormes sumas que ciudades y emperadores se gastaron en la construcción y acondicionamiento de puertos, y especialmente en la construcción sistemática de faros, a partir del siglo I d. C., que agilizaron la navegación nocturna⁴⁶. A ello habría que añadir, nos diría Estrabón⁴⁷, «que gracias a la extirpación de la piratería, la paz es hoy general, todo lo cual hace la navegación segura»; y especialmente el hecho de que, en este momento, como decía Aelio Arístides en su *Elogio de Roma*⁴⁸, «el mar se extiende como una faja en medio de la oikumene, así como por medio de vuestro imperio», de modo que los comerciantes pronto pudieron comprender «cuánto más provechoso es para los que sirven tener uno solo a quien servir que disfrutar de una libertad discorde»⁴⁹.

Así, pues, tanto las circunstancias físicas como las políticas del Imperio permitían un tráfico rápido y seguro por esta ruta occidental que unía la Bética con Roma, principal punto de afluencia de los productos de aquélla⁵⁰.

Roma, ciudad dueña de un inmenso imperio y que precisaba de la importación de enormes cantidades de productos, especialmente alimenticios, para su subsistencia, careció hasta mediados del siglo I d. C. de un puerto digno y apropiado a sus necesidades: sólo poseía una rada abierta en la desembocadura del Tíber, practicable sólo por barcos de escaso calado que difícilmente podían remontar el río hasta la altura del Aventino⁵¹. La insuficiencia de este puerto marítimo-fluvial ya había determinado que, en el curso de la segunda Guerra Púnica, Roma hubiese establecido su

oscilar entre los 4 y los 6 nudos por término medio (2 a 2,5 nudos por viento contrario), o sea entre 7,5 y 11 kms. hora aproximadamente con viento favorable y 3,5 a 4,5 con viento adverso, lo que supondría que en el mejor de los casos un mercante podría cubrir entre 178 y 267 kms. diarios. Pero a esto habría que sumar las estancias en los puertos y las maniobras anexas.

45. Sobre la velocidad de los barcos y la duración de los viajes en épocas anteriores, véase J. E. Casariego, *Los grandes periplos de la Antigüedad*, Madrid, 1949, p. 161; A. Schulten y L. Pericot, *F.H.A.*, I, en comentario a vv. 108-109 de la *Ora Marítima*.

46. Vid. M. Rostovtzeff, *Historia Social y Económica del Imperio Romano*, Madrid, 1962, vol. I, pp. 369-370, n. 34, con bibliografía sobre el tema.

47. III, 2, 5.

48. Discurso XXVI, 10-12.

49. Plinio el Joven, *Panegirico de Trajano*, XXXII.

50. Sobre la actividad del tráfico en esta ruta del estrecho, véase Elio Arístides, *Orat.*, XXXVI, 91 (siglo II d. C.).

51. Estrabón, V, 3, 5; Dion Hal., III, 44, 3; Dio Cass., LX, 11, 2.

puerto comercial en la bahía de Nápoles, en Puzzoli (antiguo puerto griego de Dikaiarchia). En este punto eran descargados los grandes mercantes y enviadas sus cargas hacia Roma en barcos costeros suficientemente pequeños como para poder remontar el Tíber⁵². Esta anomalía parece que quiso ser remediada por César y por Augusto⁵³, pero fue Claudio, el mismo que abordó decididamente el problema de los abastecimientos a Roma, el que emprendió la tarea de crear, cerca de la costa de Ostia, un gigantesco puerto, el *Portus*. Esta obra, realizada entre los años 42 y 62 d. C. y sacada a la luz por excavaciones relativamente recientes⁵⁴, era una dársena de forma aproximadamente circular, con dos brazos de los cuales el derecho corría a lo largo de la línea de tierra aproximadamente y comprendía una serie de muelles y almacenes, y el segundo corría primero paralelo al anterior, para doblarse luego en ángulo recto hacia el extremo de aquél, formando una entrada de unos 200 m.⁵⁵.

Sin embargo, este puerto se reveló no demasiado seguro, pues en el año 62 sabemos por el testimonio de Tácito⁵⁶ que «por causa de una tempestad se anegaron casi doscientas naves dentro del mismo puerto cargadas de trigo». Por este motivo Trajano añadiría al de Claudio un nuevo puerto interior de forma hexagonal (casi 360 metros de lado), que se hallaba en conexión directa con el Tíber por medio de un canal. En torno a él se alzaban un gran número de almacenes⁵⁷. La construcción de este puerto significó el predominio absoluto de Ostia —o mejor de *Portus*, ciudad que creció en torno a estas instalaciones en tanto que decaía Ostia⁵⁸— sobre *Puteoli* como puerto de Roma⁵⁹. Dada su importancia en el aflujo de mercancías a la ciudad de Roma, el nuevo puerto fue colocado bajo la autoridad directa del prefecto de la *Annona*⁶⁰.

La organización y funcionamiento de este puerto nos es relativamente bien conocida. Cuando un barco arribaba, presentaba su documentación al jefe del puerto y se le asignaba un lugar de ama-

52. L. Casson, «Harbour and river boats of Ancient Rome», *J.R.S.*, LV, p. 32.

53. J. Rougé, *La marine dans l'Antiquité*, p. 180; L. Casson, art. cit., I. ci.

54. Vid. O. Testaguzza, «The Port of Rome», *Archaeology*, XVII, 1964, pp. 173-9.

55. L. Casson, art. cit., p. 33; J. Rougé, *op. cit.*, p. 180; F. Millar, *El Imperio Romano y sus pueblos limitrofes*, Madrid, 1970, p. 126.

56. *Ann.*, XV, 18.

57. R. Meiggs, *Roman Ostia*, Oxford, 1960, pp. 162-171.

58. F. Millar, *op. cit.*, p. 133.

59. A. Balil, «Hispania y Ostia», *AEArq.*, XXXIII, p. 216.

60. R. Meiggs, *Roman Ostia*, p. 55.

re⁶¹. Posteriormente se procedía a la descarga por parte de los mozos de cuerda, organizados en *collegia*, uno de los cuales, el de los *frugis oleique baiuli*⁶², estaba en evidente relación con el desembarco de las ánforas olearias. Al tiempo que se procedía a la descarga, como aparece en un relieve encontrado en el *Portus* y conservado hoy en el Museo Torlonia⁶³, se procedía a la comprobación por parte de los *tabularii* de la exactitud de los datos referentes a la carga. La verificación de peso se realizaría, en el caso de las ánforas, posiblemente a su entrada en los *horrea* o almacenes públicos, anotándose sobre las propias ánforas las faltas que pudiesen observarse en las mismas⁶⁴. Desde mediados del siglo I d. C., aproximadamente, todos los *horrea* que tenían una finalidad pública o imperial pertenecían al emperador, aunque pudiesen ser arrendados a particulares a veces, y su administración dependía del *praefectus Annonae*, quien era por tanto responsable de los mismos⁶⁵. Los almacenes destinados a recibir el aceite eran conocidos, tanto aquí como en Roma, bajo el nombre del emperador Galba⁶⁶.

Desde aquí las mercancías, y en nuestro caso el aceite, eran transportadas Tíber arriba hasta los graneros del emporium de Roma⁶⁷ en embarcaciones del tipo de las *naves codicariae*⁶⁸ generalmente arrastradas mediante sirga⁶⁹ por grupos de hombres (*heliacarii*) o de bueyes⁷⁰. El remonte de este río era posible gracias a las obras de regulación, semejantes a las que hemos supuesto para el Guadalquivir, de las que tenemos testimonio fidedigno en Plinio⁷¹. Estas obras existieron en el Tíber al menos desde el año 193 a. C.⁷².

61. L. Casson, art. cit., p. 35.

62. Symm., *Rel.*, XIV (X, 27).

63. Visconti, *Catálogo*, n. 338.

64. Vid. E. Rodríguez Almeida, «Novedades...», pp. 217 ss.

65. G. Rickman, *Roman granaries and store buildings*, Cambridge, 1971, pp. 180-209.

66. *CIL*, XIV, 20. Vid. *Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines de Daremberg-Saglio*, París, 1877-1918, art. «horrea», vol. V, p. 274.

67. Cf. Estrabón, V, 5; Dionys. Hal., III, 44; *Dig.*, XIV, 2, 4.

68. Séneca, *De Brevitate Vitae*, 13, 4: *naves...quae ex antiqua consuetudine commeatus per Tiberim subvehunt codicaria vocantur*.

69. J. le Gall, *Le Tibre fleuve de Rome dans l'Antiquité*, París, 1953, pp. 257-258.

70. L. Casson, art. cit., pp. 36-38. A este tipo de *naves codicariae* estima, en n. 47, que debían pertenecer las 100 *naves* que, según noticia de Tácito, *Annales*, XV, 18, se quemaron en 62 al remontar el Tíber.

71. *N.H.*, III, 9, 1. Para el Guadalquivir, véase G. Chic, «Consideraciones sobre la navegabilidad del Guadalquivir en época romana», *Gades*, 1, 1978, pp. 7-20.

72. Nash, *Pictorial Dictionary of Ancient Rome*, Londres, 1961-62, s.v. *Emporium*.

Una vez en Roma, las mercancías eran descargadas en el área del *emporium*, al S.O. del Aventino, donde se encontraban una serie de instalaciones portuarias situadas en su mayor parte en la orilla izquierda del Tíber. Aquí se alzaban importantes almacenes, como los *horrea Lolliana*, pertenecientes al emperador desde la época de Claudio⁷³ y, sobre todo, los *horrea Galbana*. Estos almacenes medían aproximadamente 167 metros por 146 metros, y estaban divididos en tres grandes patios columnados de 28 por 118 metros, a los que miraban filas de habitaciones, cuyas dimensiones variaban entre los 13 × 5 m. y los 6 × 3 m., por los cuatro costados. Habían sido construidos hacia la segunda mitad del siglo I a. C. por los antecesores del que luego sería emperador Galba; de ahí que éste los poseyese por herencia y pasasen tras él a ser patrimonio imperial⁷⁴. Especialmente consagrados al servicio de la *Annona*, encerraban sobre todo, según el testimonio de un escoliasta de las Odas de Horacio, el vino, el aceite y otros productos análogos⁷⁵, o sea, susceptibles de ser envasados en ánforas. Desde estos almacenes saldría el aceite para ser vendido en las llamadas *mensae oleariae* o despachos de distribución de aceite, que llegaron a alcanzar un número aproximado a las 2.300⁷⁶. El precio de venta del aceite en estas tiendas de la *Annona* era sensiblemente inferior al normal del mercado libre⁷⁷.

Si en los *horrea Galbana* se almacenaban los productos envasados en ánforas, no tiene nada de particular que en una zona inmediata se fuesen alzando lo que después se conocería como Monte Testaccio, como consecuencia del depósito continuado de la enorme cantidad de envases vacíos y rotos que la administración de la *Annona* se vería obligada a eliminar día tras día. Ya Dressel⁷⁸ observó que los materiales de desecho aquí depositados —restos de ánforas globulares de origen hispánico en su inmensa mayoría— lo habían sido de una manera ordenada como se podía comprobar fácilmente

73. G. Rickman, *Roman granaries...*, pp. 109-111 y 164.

74. G. Rickman, *Roman granaries...*, pp. 101-104 y 165-168.

75. Horacio, *Odas*, IV, 12, 17-18: *Nardi parvus onyx eliciet cadum / qui nunc Sulpiciis accubat horreis*. Porphyrio, *ad. loc.*: (*Sulpicii*) *Galbae horreis dicit; hodieque autem horrea vino et oleo et similibus aliis referta sunt*. Citado por G. Rickman, *op. cit.*, p. 166, n. 4 y p. 171.

76. L. Homo, *La Roma imperial y el urbanismo en la Antigüedad*, México, 1956, p. 156.

77. Ya en el Bajo Imperio, el *Arca Vinaria* vendía el vino de la *Annona* en Roma 1/4 por debajo del precio normal de mercado. *Cod. Theod.: Trib. in ips. specieb.*, XI, 22.

78. *CIL*, XV, p. 491.

por las dataciones consulares pintadas sobre aquellas. Posteriormente, Rodríguez Almeida⁷⁹ ha estudiado la topografía de la zona y ha confirmado dicha impresión: para efectuar los depósitos en la parte superior se ascendía «por una rampa que partiendo de la parte posterior de los *horrea Galbana* llevaba directamente a la cumbre del monte. Esta rampa original se dividía después en dos troncos principales: el primero costeaba el flanco Este, el segundo doblaba inmediatamente a la derecha, formando una rama secundaria que costeaba el flanco Norte del Monte Testaccio. Ambas se reunían sobre la planicie superior de la colina». Otro rasgo interesante apreciado por Rodríguez Almeida es el hecho de que los estratos de material se encuentran cubiertos con depósitos calizos, que son mucho más fuertes entre los restos del siglo II que entre los del siglo III, cuya misión era la de eliminar «los olores nauseabundos, la proliferación de insectos y, por consecuencia, de las bacterias y gérmenes portadores de olores incómodos» derivados del aceite que impregnaría las paredes de las ánforas, que se tiraban después de su utilización primera.

No se ha llegado a saber nunca en qué fecha comenzaron a depositarse los tuestos de las ánforas inservibles en este lugar, pero Dressel⁸⁰ cree «que no debe buscarse más allá del siglo I d. C.». En este sentido queremos recordar la estrecha relación que existe entre el Testaccio y los *horrea Galbana*, y que, si es cierta la tesis antes expuesta de Rickman, pasaron a formar parte del patrimonio imperial cuando su último propietario privado llegó a ser emperador (68 d. C.).

Hacia Galia y Germania.

Otra ruta muy frecuentada por los barcos hispanos es la que antes decíamos que subía por la zona costera hasta alcanzar, e incluso superar, las bocas del Ródano. Ya dijimos que la costa hispana de esta zona escaseaba en buenos puertos⁸¹, cosa que ni siquiera *Tarraco*, la capital de la provincia poseía, así como tampoco

79. Art. cit., pp. 113-119, y también «Bolli anforari di Monte Testaccio», *Bull. Comunale*, 84, 1974-75, pp. 199-248.

80. *CIL*, XV, p. 492.

81. Estrabón, III, 4, 8.

*Barcino*⁸². La situación variaba ya a partir de Ampurias⁸³, llegándose así a Narbona, la antigua *Narbo*, puerto de la Galia toda, al decir de Estrabón⁸⁴. Su puerto, o mejor sus puertos⁸⁵, eran la puerta del istmo que daba acceso, tras un corto recorrido por tierra, a la gran vía navegable que iba a desembocar al Océano: el Garonne⁸⁶.

Tras Narbona, el puerto más importante era Arles, verdadero puerto de mar a pesar de su situación en el delta del Ródano⁸⁷. Siguiendo la costa, otros puertos, como los de Marsella o Niza, fueron también visitados por barcos cargados con ánforas olearias hispanas, como testimonian los pecios que contienen ánforas del tipo globular (D-20) y las marcas de alfarero que con frecuencia éstas contienen⁸⁸.

Pero si observamos los mapas de distribución de las distintas marcas de ánforas, podemos constatar fácilmente que ésta se ciñe con bastante exactitud a la compleja red fluvial galo-romana, teniendo su inicio en la desembocadura del Ródano. Esto no puede

82. Vid. J. M.^a Blázquez, «La Iberia de Estrabón», *Hispania Antiqua*, I, pp 27 y 91.

83. Estrabón, III, 4, 8.

84. IV, 1, 12.

85. A. Grénier, *Manuel d'archéologie gallo-romaine*, París, 1960 (r.), VI, pp. 487-492.

86. Estrabón, IV, 1, 14.

87. M. Clavel y P. Lévêque, *Villes et structures urbaines dans l'Occident Romain*, París, 1971, p. 257.

88. Los pecios con D-20 señalados en la figura corresponden a las publicaciones siguientes: 6) Cerca del Cabo Tossa: M. Oliva Prat, «Estado actual de la arqueología submarina en la Costa Brava (Gerona)», *II Congresso di Archeologia Sottomarina*, pp. 221 ss. (p. 242).—7) R. Pascual Guasch, «Un pecio romano en "Les Negres" (Bagur, Gerona)», *Ampurias*, XXIV, pp. 239-241. 8) Port Vendres: B. Liou, «Recherches archéologiques sous-marines», *Gallia*, XXXI, 1973, p. 572; Id., «Port Vendres», *Nautical Archeology*, 4, 1975, p. 374; D. Coll y otros, *L'épave Port-Vendres II et le commerce de la Bétique a l'époque de Claude. Archaeonautica*, 1, 1977.—9) Agde: A. Bouscaras, «Recherches sous-marines au large d'Agde (1951-53)», *Rivista di Studi Liguri*, XX, 1954, pp. 47 ss.; H. Gallet de Santerre, «Recherches et trouvailles sous-marines faites le long de rivage languedocien et roussillonnais», *II Congresso de Arch. Sottomarina*, pp. 199 ss. (Pecio C, p. 208).—10) J. Grénier, «Trouvailles fortuites et glanes archéologiques sur le littoral gardois», *R.S.L.*, III pp. 253 ss. (p. 264).—11) Laurons: F. Benoit, «Nouvelles épaves de Provence», *Gallia*, XX, pp. 150-152.—12) Planier: F. Benoit, art. cit., p. 153; Id., «Epaves de la Cote de Provence», *Gallia*, XIV, p. 27.—13) Islas del Frioul: F. Benoit, art. cit., p. 28.—14) Cassis: F. Benoit, «Nouvelles épaves de Provence», *Gallia*, XX, p. 164.—15) Isla Maire: F. Benoit, «Epaves de la Cote de Provence», *Gallia*, XIV, p. 28.—16) Saint Tropez: F. Benoit, «Nouvelles épaves...», *Gallia*, XVIII, p. 45.—17) Villepey: R. Boyer y P. A. Février, «Epave romaine à Villepey pres de Fréjus (Var)», *Actes du IIIeme Congrès d'Archéologie sous-marine*, pp. 159 ss. (pp. 162-164).—18) Saint Raphael: F. Benoit, art. cit., p. 53.—19) Agay-Anthenor: F. Benoit, «Epaves de la Côte de Provence», *Gallia*, XIV, p. 30.—20) Antibes, La Garoupe: M. A. Tchernia, «Recherches archéologiques sous-marines», *Gallia*, XXVII.—21) Isla Gallinaria: N. Lamboglia, «Relievi e ricuperi archeologici intorno all'isola Gallinaria», *II Congresso Internazionale di Archeologia Sottomarina*, 1958, pp. 132 ss. (p. 140). La relación precedente no pretende, en modo alguno, ser exhaustiva, sino sólo indicativa.

extrañarnos. «El Ródano, en efecto —nos dice Estrabón⁸⁹—, puede ser remontado hasta muy arriba y por embarcaciones de gran tonelaje; además, se continúa en numerosas regiones por medio de sus afluentes, navegables a su vez y con posibilidad de llevar grandes cargas. Del Ródano se pasa, en efecto, al Saona y al Doubs, que desembocan en él; luego, por vía terrestre, las mercancías son transportadas hasta el Sena, cuyo curso las lleva al Océano pasando por la tierra de los lexovianos y de los caletes, y de allí a Britania, que se alcanza en una travesía de menos de un día. Por otra parte, como la corriente del Ródano es rápida y difícil de remontar, una parte de las mercancías se encamina más bien por tierra y los carros, atravesando la Auvernia, alcanzan el Loira, aunque el Ródano no se encuentre demasiado alejado de una parte de estas regiones. Pero la vía terrestre es llana y bastante corta —unos 800 estadios—; su facilidad lleva, pues, a no remontar el río. Al final del camino, el Loira, que corre desde los Cévennes hacia el Océano, recibe, pues, las mercancías». A esto hay que añadir, nos dice Grenier⁹⁰, que el Rhin se alcanza fácilmente desde el valle del Doubs, y que los afluentes de aquél, el Aar y el Mosela por la izquierda, el Neckar y el Main por la derecha, proporcionan excelentes vías navegables. Consciente de esta facilidad de comunicaciones entre las distintas cuencas de los ríos, Roma incluso intentó poner en comunicación el Saona con el Mosela por medio de un canal⁹¹ que no se llegó a realizar por suspicacias de tipo político.

La entrada de las embarcaciones en el Ródano se vio pronto facilitada por obras de ingeniería como el canal de Mario, cuyo estudio ha sido realizado por Grenier⁹², quien lo considera como el «acta de nacimiento» de la ciudad de Arles, a la vez que explica su prosperidad y la decadencia de la vieja Marsella, cuyo paralelo con Cádiz en relación con el Guadalquivir se nos muestra así evidente. La situación privilegiada de la antigua *Arelatum* la convertía en «punto de contacto entre el mundo mediterráneo y las regiones continentales del Sena y del Rhin»⁹³.

Aguas arriba de Arles, el puerto fluvial más importante era

89. Estrabón, IV, 1, 14.

90. *Manuel d'Archéologie Gallo-romaine*, VI, p. 474.

91. Tácito, *Annales*, XIII, 53.

92. *Op. cit.*, pp. 500 ss.

93. A. Grénier, *op. cit.*, p. 494. Ausonio, *Ordo urbium nobilium*, XIX, vv. 73 ss.

Lyon. Esta ciudad, que no era solamente un enorme puerto fluvial ⁹⁴, sino también un auténtico puerto de mar hasta donde remontaban directamente embarcaciones marinas ⁹⁵, mostraba un evidente paralelo con Sevilla ⁹⁶: La colonia *Lugdunum*, como la de *Hispalis*, había sido producto de la gran obra colonizadora que se desarrolla en la época de César y Augusto ⁹⁷ y floreció con la misma rapidez. Importante nudo de comunicaciones terrestres ⁹⁸, Lyon, «situada en la confluencia del Saona y del Ródano, recorrida por flotillas de barcos mercantes, hacia la cual iban los caminos que habían franqueado los Alpes y en la que había una población abigarrada y cosmopolita de africanos, sirios, galos y bretones, veía venir a sus muros, para comprar y vender, al mundo entero... Ninguna ciudad de Occidente tuvo su importancia económica» ⁹⁹.

Desde Lyon, principal centro de distribución comercial de las Galias, las mercancías importadas, y en nuestro caso concreto, las ánforas que contenían el aceite bético, partían en todas las direcciones para satisfacer las necesidades de una población cada vez más romanizada y, por ello, más exigente. Esta difusión se producía, como antes apuntábamos, aprovechando la prodigiosa red arterial que suponen los ríos galos. «En general —nos dice Estrabón ¹⁰⁰—, discurren estos ríos por llanuras o al lado de colinas cuya pendiente suave no dificulta la navegación. Están, además, tan felizmente colocados que pueden llevarse con facilidad las mercancías de un mar a otro; aunque sea preciso usar carretas en una parte del camino, es en trechos muy cortos y muy llanos, por lo cual los transportes no ofrecen dificultades y la mayor parte del trayecto es por corrientes de agua que alternativamente se remontan o bajan».

Una de estas rutas era la que, ascendiendo por el Ródano, cruzaba el lago Lemán desde Ginebra a Vidy-Lausanne (antigua *Lausonna*) para, tras un corto recorrido por tierra, pasar al lago Neuchatel,

94. Véanse más adelante las corporaciones de barqueros en ella establecidas.

95. *CIL*, XIII, 1942.

96. M. Clavel y P. Lévêque, *Villes et structures urbaines dans l'Occident Romain*, París, 1971, pp. 254-255.

97. Fue fundada el año 43 a. C.—L. Harmand, *L'Occident romain*, París, 1969, p. 301.

98. Las dificultades que ofrecía el remonte del río se veían compensadas por las facilidades de irradiación y de difusión. Cf. Estrabón, IV, 1, 14 y IV, 5, 2. L. Harmand, *op. cit.*, p. 400.

99. J. Toutain, *La economía en la Edad Antigua*, Barcelona, 1929-México, 1959, p. 416. Vid. Estrabón, IV, 3, 2 y IV, 6, 11.

100. IV, 1, 2.

ya en la cuenca del Rhin¹⁰¹, en cuyas inmediaciones se encontraba la colonia flavia de Avenches¹⁰². Desde este lago, y a través del río Aar se alcanzaba el Rhin, río que fue abierto al tráfico por el pueblo romano cuando procedió a su expansión a lo largo del mismo en busca de su frontera natural¹⁰³.

El Rhin, en oposición al Ródano, constituyó en efecto durante mucho tiempo frontera del Imperio romano, al principio en su parte medio-inferior, luego en su totalidad a partir del 270 d. C.¹⁰⁴. Las legiones escalonadas a lo largo del Rhin, los campamentos permanentes de *Vindonissa* (Windisch), *Augusta Rauricorum* (Augst) y *Novaesium* (Neuss), y en el siglo II el *limes germanicus* con sus numerosos puestos avanzados, protegieron la Galia contra incursiones y violencias de las tribus germánicas¹⁰⁵.

A las incursiones de Augusto y su inmediato sucesor Tiberio, brillantes pero inútiles, siguió la prudente obra de los Flavios a base de rutas y fortines. «Los *castella* de Claudio, nos dice Petit¹⁰⁶, habían franqueado ya el Rhin y el Danubio superior; los de Vespasiano, apoyados en la ruta de Ladenburg-Offenburg-Arae Flaviae-Günsburg, destruyeron lentamente el fondo del ángulo entrante; Domiciano avanzó más al otro lado del Danubio, alcanzó el Neckar por el Lorck y los enlazó con el Main a través de una fortificación. Más al Norte, sus victorias sobre los catos en el 83 le permitieron ensanchar la bolsa de Veterabia y extenderse ampliamente por la orilla derecha del Rhin, hasta más allá de *Confluentes* (Coblenza). El territorio, colonizado al principio al azar por los galos y germanos, se organizó con el nombre de Campos Decumates. En la orilla izquierda del río, dos sectores militares, confiados a los legados militares de *Mogontiacum* y Colonia, se convirtieron en las provincias de Germania superior e inferior. La unión entre el Rhin y el Danubio, desde *Confluentes* hasta *Castra Regina* (Ratisbona), fue protegida por un *limes* de fosos, empalizadas, torres de madera y luego de piedra, a lo largo del cual se multiplicaron los *castella* de las tropas auxiliares. Antonino corrió la parte central hacia el Este

101. L. Harmand, *L'Occident romain*, p. 404.

102. L. Harmand, *op. cit.*, p. 308.

103. H. Aubin, «Der Rheinhandel in römischer Zeit», *Bonner Jahrbucher* CXXX, 1925, pp. 2-4.

104. H. Aubin, *art. cit.*, p. 8.

105. J. Toutain, *op. cit.*, p. 334.

106. *La paz romana*, Barcelona, 1969, p. 23.

y reforzó la fortificación». Los fuertes efectivos que guardaban este limes al comienzo, llegando hasta 100.000 hombres tras el desastre de Varo y las campañas de Germánico, disminuyeron sensiblemente a partir de Trajano: quedaron cuatro legiones con auxiliares, o sea, unos 45.000 hombres aproximadamente. Estos efectivos «no sufrirán en adelante grandes modificaciones, salvo el acantonamiento de un mayor número de auxiliares en los *castella* del limes desde el Main hasta el Danubio superior»¹⁰⁷. Esto supone, con todo, enorme población de consumidores que venían de las zonas más desarrolladas y que atraen el comercio de las demás provincias¹⁰⁸.

¿Cómo se realizaba el abastecimiento de este ejército fronterizo? No lo sabemos con seguridad, pues nuestras informaciones al respecto son escasas para el período de tiempo que conocemos como Alto Imperio, al que limitamos nuestro estudio. Seguramente los pueblos tributarios del limes estarían obligados a proporcionar determinados materiales al ejército vecino, como es el caso de las pieles de bueyes que debían entregar los frisones y sobre lo que nos informa Tácito¹⁰⁹. Pero dado que estas alusiones son raras, algunos autores, como J. Gagé¹¹⁰, se inclinan a pensar que, en general, la administración imperial pagaba los abastecimientos del ejército, como ya vimos que muy posiblemente sucedía con el abastecimiento de Roma —«el fisco compra todo lo que aparenta comprar», nos dice Plinio el joven—¹¹¹. A este respecto tenemos que decir que los rótulos pintados que han sido encontrados en Alemania e Inglaterra sobre ánforas globulares¹¹² son en todo semejantes a sus hermanos del Testaccio.

Los víveres entregados a los soldados, cuyo importe era descontado de su sueldo¹¹³, eran variados: tocino, vino añejo, sal, cera, vinagre, verduras, galletas... y aceite. Los autores antiguos nos han conservado algunas noticias referentes a distribuciones de alimen-

107. P. Petit, *op. cit.*, p. 15.

108. H. Aubin, art. cit., p. 8.

109. *Annales*, IV.

110. *Les classes sociales dans l'Empire Romain*, París, 1971, p. 266.

111. Plin., *Paneg. Trai.*, XXIX.

112. *CIL*, XIII, 10004.

113. Se ve aquí un claro proteccionismo del poder adquisitivo de los soldados lo mismo que se hacía con la plebe romana. El Estado intervenía a un tiempo para controlar el precio de ciertos productos básicos y para asegurar el abastecimiento eliminando un posible motivo de descontento que podía ser peligroso en unas manos hambrientas y, en el caso del ejército, armadas.

tos a los soldados entre los que figura el aceite. Así, Trebelio Polión¹¹⁴ nos ha transmitido una carta de Valeriano a Zosimio, procurador de Siria, en la que comunica la paga que debe entregar al tribuno Claudio para la quinta legión; entre otros artículos, Valeriano asigna a Claudio 150 sextarios de aceite de la mejor calidad y 600 de calidad inferior. También Flavio Vopisco de Siracusa nos ha transmitido dos textos¹¹⁵ referentes a gratificaciones extraordinarias concedidas por Valeriano a Aureliano y a Probo entre las que figura un sextario de aceite por persona.

Las exigencias del abastecimiento y la progresiva estabilización del *limes* durante los dos primeros siglos del Imperio, determinaron que en torno a los campamentos, construidos ya normalmente en piedra, fuesen creciendo poblaciones (*canabae*), unas veces a corta distancia y otras justo en el exterior de los muros de aquéllos, para atender a las necesidades de los soldados¹¹⁶. De este modo fue como la orilla izquierda del Rhin, sobre todo los distritos del Mosela y del Mosa, se fue convirtiendo en un paraíso para los capitalistas. «Desde un principio, nos dice M. Rostovtzeff¹¹⁷, el país atrajo a numerosos inmigrantes, que se dedicaron especialmente a suministrar al ejército los artículos necesarios. Estos hombres no eran cantineros ni tenderos, sino grandes comerciantes al por mayor y transportistas. Los centros principales —aparte Lyon, lonja de las mercancías importadas de la Galia meridional y central y de Italia— eran Tréveris, sobre el Mosela, y Colonia y Nimega (*Noviomagus*) sobre el Rhin. La más importante de estas ciudades era Tréveris, la primera ciudad romana a orillas del Mosela. Tréveris no fue sólo un gran centro comercial; llegó a ser lo que estaba destinada a ser: el centro económico de toda la región circundante»¹¹⁸.

También con fines militares, aunque pronto utilizados con miras comerciales, fueron construidos en el Rhin canales artificiales que mejorasen los caminos de desagüe trazados por la naturaleza. Se trata en este caso de las obras efectuadas a lo largo del curso

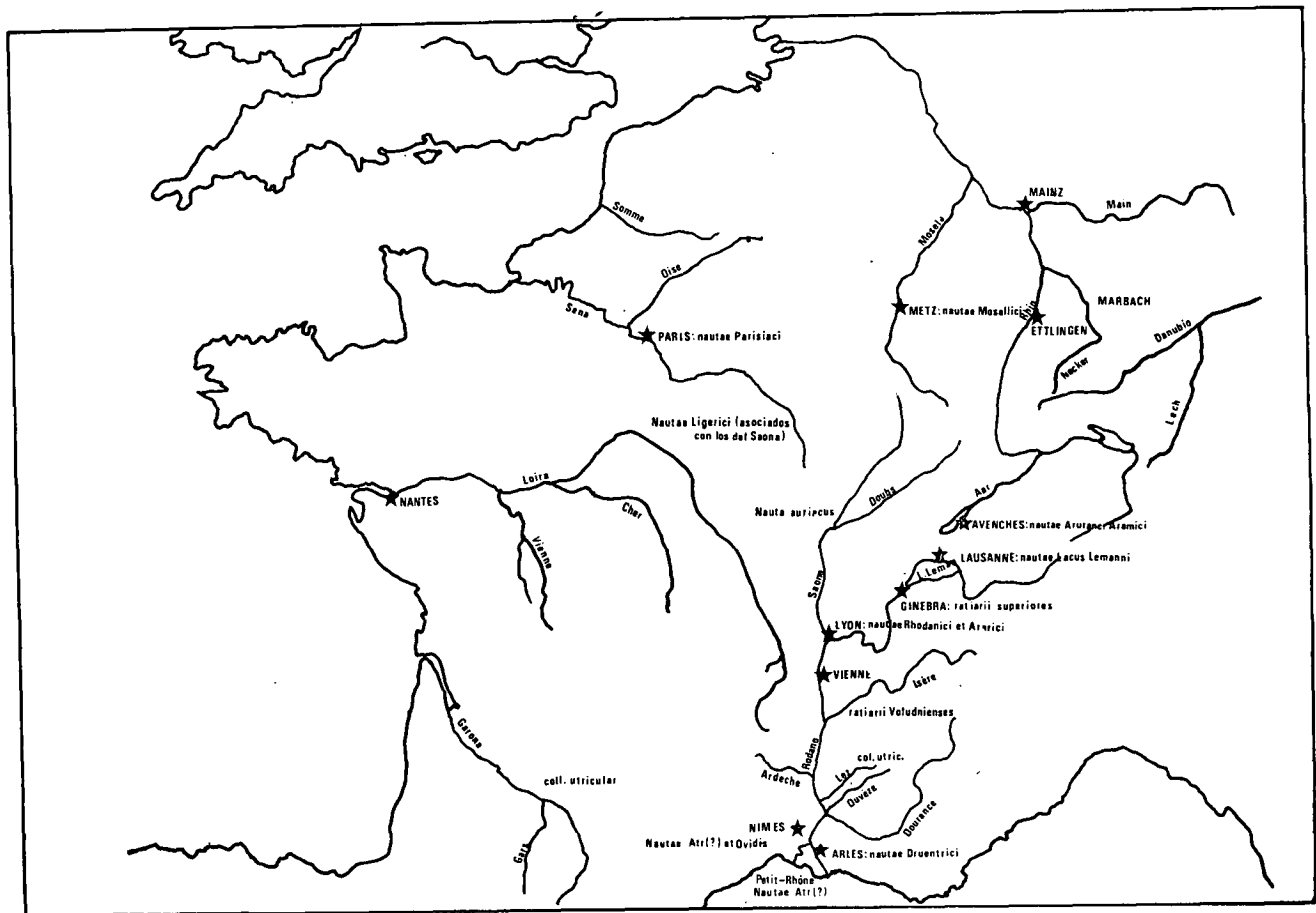
114. S.H.A., *Treb. Poll. Claud.*, XIV.

115. S.H.A., *Vopisc., Prob.*, IV; *Aurelian.*, IX.

116. Fergus Millar, *El Imperio romano y sus pueblos limítrofes*, Madrid, 1970, p. 115.

117. *H.^a Social y Económica del Imperio Romano*, I, p. 428.

118. Una vez más, la repetida presencia de numerosas marcas de ánforas olearias de origen bético confirma la gran importancia que los gigantescos *horrea* de esta ciudad debieron tener y el gran papel que debieron desempeñar en la distribución del aceite importado por toda la zona (L. Harmand, *op. cit.*, pp. 418-419).



inferior del río para ponerlo en comunicación con el lago Flevo uniéndolo para ello con el Yssel, y, por otra parte, para rectificar la desembocadura del río. Las primeras datan del tiempo de Augusto y de Druso (*Fossa Drussiana*), como preparación a las expediciones romanas a la Germania del Norte; las segundas del reinado de Nerón (47 d. C.), y son obras de Corbulón (*Fossa Corbulonis*); estaban destinadas a facilitar el paso a Britania de la flota del Rhin ¹¹⁹.

De la incesante actividad que debieron conocer todos los ríos, canales, lagos, etc., galo-romanos nos dan fe las numerosas inscripciones referentes a *collegia* de barqueros que tomaban el nombre del río sobre el que prestaban servicio, de la ciudad o tribu donde tenían su centro de acción, o de alguna particularidad que los definiere claramente. De estos barqueros no todos prestaban los mismos servicios ni empleaban el mismo tipo de embarcaciones ¹²⁰, aunque la interrelación de los distintos grupos debía de ser bastante estrecha, como las mismas inscripciones muestran ¹²¹.

Las embarcaciones más ligeras eran posiblemente las de los *utricularii*: balsas sostenidas por odres inflados que actuaban en los puertos como auxiliares de los barcos mayores en la descarga y en los transbordos, y que podían transportar mercancías a través de los estanques y cursos de agua de poca profundidad ¹²². «Encontramos, pues, utricularios, nos dice Grénier ¹²³, en los grandes puertos, en Narbona, en Arlés y en Lyon; al borde del mar, pero en la proximidad de islas o en estas islas, como en Antibes y en Lerins, en estanques, pantanos o ríos cuya poca profundidad hace imposible, hoy, el empleo de embarcaciones ordinarias: en Riez, sobre el riachuelo de Colostre que desemboca en el Verdon; en Cavaillon sobre el Durance y Saint-Gabriel, sobre el Duransole y los estanques al Este de Arlés; en Montélimar, sobre el Roubion y el Jabron, que

119. H. Aubin, art. cit., p. 3; A. Grénier, *op. cit.*, pp. 578 ss.

120. Un análisis de estos tipos de embarcaciones puede verse en la obra *Roman shipping and trade: Britain and the Rhine provinces*, Londres, 1978, y en particular en los siguientes artículos: M. D. de Weerd, «Ships of the Roman period at Zwammerdam/Nigrum Pullum, Germania Inferior», pp. 15-21; G. de Boe, «Roman boats from a small river harbour at Pommereucul, Belgium», pp. 22-30; y B. Arnold, «Gallo-Roman boat finds in Switzerland», pp. 31-35. Igualmente interesante es el artículo de L. Th. Lehmann, «The flat-bottomed Roman boat from Druten, Netherlands», en *Nautical Archaeology*, VII, 1978, pp. 259-267.

121. *CIL*, XII, 982 y 4107; *CIL*, XIII, 1960.

122. A. Grénier, *op. cit.*, pp. 540-541. Vid. J. Rougé, «Vtriculari», *Cahiers d'Histoire*, IV, 4, 1959, pp. 285-306.

123. *Op. cit.*, pp. 537-538.

se juntan bajo sus muros a media legua del Ródano; en Nîmes, cerca del río del Vistre que va a desembocar en los estanques de Mauguio y de Aigues-Mortes; en Saint-Gilles, sobre el Viejo Ródano y en el extremo de Camargue; en Vaison, sobre el Ouvèze; en Vienne, en la desembocadura del Gère; finalmente, un documento encontrado al norte de Lyon, en Bar-le-Régulier (Cote-d'Or), entre Autun y Saulien, sobre una colina, al pie de la cual se extienden los marjales del Brenne». A ellos podríamos añadir los utricularios de Ardèche¹²⁴, Cimiez (Alpes Marítimos)¹²⁵ o los que prestaban servicio en la desembocadura del río Lez¹²⁶.

A otra categoría pertenecían los *ratiarii*, conductores de chalanas o almadías, cuya existencia podemos constatar en el río Ysère¹²⁷ y en el lago Lemán¹²⁸. Pero los verdaderos navegantes fluviales, en estrecha relación con los *navicularii* marinos y los utricularios, así como con los grandes comerciantes, eran los que en las inscripciones aparecen denominados como *nautae*: Ellos venían a desempeñar en las regiones del interior el mismo papel que los navicularios marinos en el suyo de transportistas ultramarinos¹²⁹. Las inscripciones a ellos referentes son muy numerosas y nos permiten conocer su existencia en el Loira (*nautae ligerici*), concentrados en torno a Nantes y trabajando en estrecha colaboración con los *nautae* del Saona¹³⁰; los del Sena, en torno a Lutecia: *nautae parisiaci*¹³¹; los importantísimos *nautae* del Ródano y del Saona (*nautae Rhodanici et Avarici*), «intermediarios obligatorios entre el litoral mediterráneo, por una parte, y las costas del Océano y de Germania, por otro»¹³², a los que se hace referencia hasta en una inscripción de Roma¹³³; de menor importancia serían los *nautae* que prestaban servicio en algunos afluentes del Ródano, como el Durance¹³⁴ (*nau-*

124. *A.Ep.*, 1965, 144.

125. *A.Ep.*, 1967, 281.

126. *A.Ep.*, 1966, 247.

127. *CIL*, XII, 2331: *ratiarii voludnienses*, de Saint-Jean-de-la-Porte.

128. *CIL*, XII, 2597, de Ginebra: *ratiarii superiores*.

129. A. Grénier, *op. cit.*, pp. 546-548.

130. *CIL*, XIII, 3105, de Nantes, y *CIL*, XIII, 1709 de Lyon.

131. *CIL*, XIII, 3026 y 3126, de París.

132. Daremberg-Saglio, *Dictionnaire...*, art. «navicularius».

133. *CIL*, VI, 29722. De la región: *CIL*, XIII, 1196, 1688, 1695, 1709, 1911, 1918, 1954, 1966, 1967, 1972, 2002, 2009, 2020, 2028, 2041, 2960, 5489, 11480 (revisada en *A.Ep.*, 1972, 352) y *A.Ep.*, 1904, 176; también: *CIL*, XII, 1005, de *Glanum*, 1797, 2438 de Vienne; 3316 y 3317 de Nîmes.

134. *CIL*, XII, 721, 731, 982.

tae druentici), el Ouvèze y el Ardeche¹³⁵. En *Leusonna* (Vidy-Lausanne) tenían su sede los *nautae lacus Lemanni* (lago Lemán¹³⁶ y en Avenches, junto al lago Neuchâtel, los *nautae aruranci aramici*¹³⁷, o sea, del Aar y de otro río no bien determinado de la zona¹³⁸. Ya en el Rin, sabemos que había *nautae* en Ettlingen¹³⁹. También los había en sus principales afluentes: en el Neckar¹⁴⁰, en el Main¹⁴¹ y en el Mosela (*nautae mosellici*)¹⁴².

Ya hemos visto que existía una evidente relación entre las corporaciones de *nautae* que trabajaban en distintos ríos, y la arqueología nos ha permitido saber (bajorrelieves de Cabrières-d'Aigues y Dijon) que eran los mismos *nautae* los que se encargaban del paso por tierra de las mercancías de un río a otro, cosa normal en la Galia, según Estrabón¹⁴³.

Es indudable que los servicios prestados por estas complejas organizaciones dedicadas al transporte debieron ser de vital importancia para la exportación de los artículos producidos en las Galias (vinos (D-30), embutidos, cerámica...), así como para el abastecimiento de sus ciudades y, muy especialmente, de los ejércitos acantonados en la frontera del Rin. No cabe duda de que fueron ellos, en última instancia, los que permitieron que las ánforas llenas de aceite o de salazones de la Bética alcanzasen su destino trabajando, en muchas ocasiones, al servicio de la *Annona*¹⁴⁴, como sabemos que lo hacían los barqueros del Guadalquivir¹⁴⁵.

Hacia Britania.

Otro punto hacia el que indiscutiblemente se dirigieron las exportaciones de aceite producido en la Bética fueron las islas Británicas. Los múltiples hallazgos de marcas de ánforas cuyo origen hay que buscar en el valle del Guadalquivir son el mejor testimonio

135. *CIL*, XII, 3316, 3317 y 4107.

136. *A.Ep.*, 1939, 207.

137. *CIL*, XIII, 5096 y 5115.

138. A. Grénier, *op. cit.*, p. 549.

139. *CIL*, XIII, 6324.

140. *CIL*, XIII, 6450, de Marbach.

141. *CIL*, XIII, 7067, de Mains.

142. *CIL*, XIII, 4335, de Metz.

143. IV, 1, 2 y 14. A. Grénier, *op. cit.*, p. 547.

144. Daremberg-Saglio, *Dictionnaire...*, art. «navicularius».

145. G. Chic, «El tráfico en el Guadalquivir y el transporte de las ánforas».

de una afluencia regular de aceite hispano a esta región durante los dos y medio primeros siglos del Imperio. Y tratándose ésta de una zona relativamente poco romanizada —de hecho no hubo más que un municipio (*Verulamium*) y cuatro colonias (*Camulodunum*, *Lindum*, *Glevum* y *Eburacum*)¹⁴⁶— parece caber poca duda de que el consumidor principal del aceite, como de otros productos, hubo de ser el ejército¹⁴⁷, que fue quien dio vida al país y la mantuvo en tanto subsistió y supuso una protección eficaz¹⁴⁸. Isla de gran riqueza minera, su conquista en firme fue emprendida por Claudio hacia el año 43 d. C., y es bastante posible que las importaciones de aceite para el abastecimiento de las tropas comenzasen poco después¹⁴⁹. Las primeras dataciones que conocemos de las marcas de ánforas olearias recogidas sobre el suelo inglés se remontan al reinado de su sucesor, Nerón¹⁵⁰, cuando operaban en la isla unos 50.000 hombres, correspondientes a cuatro legiones (*II Augusta*, *IX Hispana*, *XIV Gémina* y *XX Valeria Victrix*) con sus auxiliares¹⁵¹. Luego, después de que Domiciano renunciase a la conquista de la parte septentrional de la isla (84 d. C.) e hiciese llamar a Agrícola a Roma, el cuerpo de ocupación fue reducido a tres legiones (*II Augusta*, *IX Hispana* y *XX Valeria Victrix*) con sus auxiliares, lo que suponía unos 30.000 hombres aproximadamente¹⁵². Cuando el año 122 Hadriano visitó Britania, procedió a una reforma de su sistema defensivo frente a los pueblos independientes del Norte, ya que el año 80 Agrícola había iniciado con la construcción de una serie de fuertes que protegían un camino que iba desde el golfo de Solway hasta la desembocadura del Tyne. El emperador transformó este *limes* abierto en una línea fortificada continua de 110 kilómetros de longitud. El número de tropas no sufrió gran variación, si bien procedió a reemplazar a la legión *IX Hispana*, que había

146. L. Harmand, *L'Occident romain*, p. 310.

147. M. Rostovtzeff, *H.^a Social y Económica del Imperio Romano*, I, p.438.

148. Todas las colonias eran de origen militar y comparables, por tanto, con las de Germania.

149. Anforas globulares datables en la primera mitad del siglo I d. C. han sido encontradas en Colchester (M. H. Callender, *Roman Amphorae*, p. 20). No debe olvidarse que Britania fue visitada mucho antes por los comerciantes que por los soldados romanos que habían de proceder a su ocupación.

150. P. S. AVITI, de «Las Delicias», datada en Colchester en el período VI, es decir años 61-65 d. C. Callender, *op. cit.*, núm. 1395.

151. P. Petit, *La paz romana*, p. 16.

152. L. Homo, *El Imperio Romano*, Madrid, 1972.

sido deshecha por los bretones en 120 d. C., por la *VI Victrix*, procedente de Germania. Las tropas fueron acantonadas no sólo en esta línea fronteriza, sino también en campamentos legionarios del interior (Caerleon, Chester y York) destinados a vigilar a las tribus belicosas del país, como los silures o los ordovicos.

Más tarde, y sin abandonar nunca el *vallum Hadriani*, se construyó un segundo *limes* que llevaría el nombre de Antonino, entre los golfos de Forth y de Clyde, tras las victoriosas campañas de Lollio Urbico (143 d. C.). Esta línea defensiva sería posteriormente abandonada como indefendible, entre 181 y 183 (reinado de Cómodo), tras los duros ataques de los caledonios¹⁵³. Reforzado y renovado en parte por Septimio Severo, el muro de Hadriano quedó durante el resto del Alto Imperio como frontera segura de Roma en Britania.

Todas estas incidencias, estos avances y retrocesos de las líneas defensivas, deben quedar reflejadas en la distribución de las marcas de ánforas. ¿De qué manera se produjeron estos abastecimientos de aceite a los ejércitos? En la isla de Britania no existían grandes rutas fluviales como el Ródano o el Rin que pudiesen ser empleadas como vías cómodas y rápidas para el transporte de los artículos que necesitasen las tropas acantonadas en el *limes*. No obstante, la disposición del relieve británico es tal que no se oponía verdaderamente a la circulación más que en el extremo periférico de la gran llanura meridional; pero incluso un elemento como la Cadena Penina, alargada de Norte a Sur, no podía impedir seriamente el camino de las mercancías y de las personas en el sentido longitudinal de la provincia, el único que verdaderamente importaba¹⁵⁴. El punto de arranque e irradiación de las principales calzadas construidas o adaptadas por Roma para la satisfacción de sus necesidades militares, administrativas y comerciales¹⁵⁵ era *Londinium* (Londres), puerto fluvial sobre el Támesis, la ciudad comercial más rica de la isla, que desempeñaba en la vida de Britania el

153. P. Hunter Blair, *Roman Britain and Early England*, Londres, 1965, pp. 69 ss.; L. Harmand, *op. cit.*, pp. 242 ss.; D. R. Wilson, *Roman Frontiers of Britain*, Londres, 1967, pp. 20 ss. W. Weber, «Habrian», en *The Cambridge Ancient History*, XI, pp. 312 y 336; y R. G. Collingwood, K. Stade y A. Alföldi, en «The Latin West», en la misma obra y tomo, pp. 523-525; E. Demougeot, *La formation de l'Europe et les invasions barbares*, París, 1969, pp. 194 ss., etc.

154. L. Harmand, *op. cit.*, p. 398.

155. Vid. P. Hunter Blair, *op. cit.*, pp. 92-95.

mismo papel que Tréveris y Lyon en Germania y Galia ¹⁵⁶. De aquí partían rutas que iban tanto a los distritos mineros del S. O. como hacia los establecimientos militares del interior y del Norte ¹⁵⁷. Pero no sólo éste, sino también otros puertos civiles (Lincoln, Gloucester) o militares (Dover, Caerleon, Chester, York...) eran puntos importantes de irradiación viaria ¹⁵⁸. Por estas vías terrestres, reflejadas en el *Map of Roman Britain* del Ordnance Survey (1931, 2.ª ed.), habrían de ser transportadas la mayor parte de esas ánforas globulares cuyas marcas han sido encontradas en todas aquellas partes de la isla que en algún momento se encontraron ocupadas por Roma. Evidentemente, este transporte resultaría mucho más caro que el realizado por vía marítima o fluvial ¹⁵⁹, pero la necesidad de abastecer a sus ejércitos hacía que el Estado romano no reparase en gastos por altos que éstos fuesen ¹⁶⁰.

Más difícil de precisar es el camino que seguían las ánforas hasta alcanzar la costa británica. ¿Llegaban por ruta marítima directa a través del Océano o cruzaban más bien desde el Mediterráneo a través de la red fluvial gala hasta alcanzar el mar exterior?

El Océano fue siempre un mar de terrores para los navegantes acostumbrados al Mediterráneo. El miedo a las calmas, los bajos, las nieblas, los sargazos y los monstruos fue propagado desde muy temprano por sus primeros navegantes mediterráneos, fenicios y cartagineses, en un deseo de apartar a posibles competidores de la ruta del estaño que ellos monopolizaron, especialmente tras la destrucción de Tartessos por Carthago. Este terror, propagado por el almirante cartaginés Himilcón ¹⁶¹ y luego adoptado por los grie-

156. M. Rostovtzeff, *op. cit.*, I, p. 437.

157. Vid. R. Chévalier, *Les voies romaines*, París, 1972, pp. 178-180.

158. H. Cleere: «Roman harbours in Britain south of Hadrian's Wall», *Roman shipping and trade: Britain and the Rhine provinces*. CBA Research, n.º 24, Hertford, 1978, pp. 36-40.

159. R. J. Forbes, *Studies in ancient technology*, Leiden, 1966, p. 160.

160. H. Cleere, «Roman harbours in Britain south of Hadrian's Wall», *Roman shipping and trade: Britain and the Rhine provinces*, p. 38: «Hay que hacer una llamada de atención con respecto a los asentamientos militares. El ejército romano era tradicionalmente autosuficiente y acostumbrado a vivir de la tierra, tanto en campaña como en servicios de guarnición. El volumen de materiales que se habría introducido en los establecimientos militares no habría sido muy amplio: vino y aceite, alguna cerámica, vidrio y metal, y ciertas materias primas alimenticias para unidades estacionadas en regiones poco apropiadas para la agricultura». Aunque sin relación directa, queremos recordar que tal era precisamente el cargamento de la nave hundida en Port-Vendres (II) y recientemente publicada.

161. Avieno, *Ora Maritima*, vv. 113-129.

gos ¹⁶², fue recogido y compartido durante mucho tiempo por los hombres de Roma ¹⁶³, aun después de que Publio Crasso descubriese la ruta de las *Kassiterides* ¹⁶⁴.

Estrabón nos dice del Mediterráneo «que es bastante más importante que el Mar Exterior» ¹⁶⁵, y nos habla repetidamente de las ventajas de la red hidrográfica gala que permite «llevar con facilidad las mercancías de un mar a otro» ¹⁶⁶ y más concretamente desde el Mediterráneo, a través del Ródano-Saona y el Sena, a Britania, «que se alcanza en una travesía de menos de un día» ¹⁶⁷. Opiniones como ésta, por un lado, y los testimonios arqueológicos referentes a puertos y ciudades nos confirman una indiscutible primacía de las rutas mediterráneas sobre las atlánticas ¹⁶⁸ y nos pueden hacer pensar en que una buena parte de las ánforas béticas pasaron a Britania a través del istmo galo.

Pero cabe preguntarse con P. Petit ¹⁶⁹ si la ruta atlántica que partía de Cádiz no llegó a ser tan importante como la ruta antes señalada. Ya Plinio, en el siglo I d. C., nos dice que «partiendo de Gades y de las Columnas de Hércules, se puede navegar por todo el Occidente alrededor de Hispania y de las Galias» ¹⁷⁰. Esto no nos puede extrañar en absoluto si tenemos en cuenta la tradición marinera de los habitantes del sur de Hispania. «En Gades —nos dice J. M. Blázquez ¹⁷¹—, el más famoso puerto de la Península a lo largo del primer milenio a. C., había embarcado Eudoxos de Cícicos a finales del siglo II a. C. para circumnavegar Africa, y de sus muelles partían los pescadores que llegaban hasta el río *Lixos*, al sur de Agadir (Estrab. II, 3,4), los comerciantes que traficaban a lo largo de la costa mauritana (III, 4,3), los fenicios que monopolizaron la explotación del estaño hasta comienzos del siglo I a. C. (III, 5,11); de allí salió Piteas cuando recorrió toda la costa hasta el Tanais (II,

162. Píndaro, *Nem.*, III, 23; Platón, *Tim.*, 25 d; *Crit.*, 108 e; Teofrasto, *Hist. plant.*, IV, 6, 4, etc.

163. Tácito, *Agric.*, X; *Germ.*, XLV. Luciano, *De vera hist.*, II, 42. Plutarco, *Theseus*, I, y *De facie in orbe lunae*, XXVI, etc. Vid. A. Schulten, *Geografía y etnografía antiguas de la Península Ibérica*, II, Madrid, 1963, pp. 132-133.

164. Estrabón, III, 5, 11.

165. IV, 1, 2.

166. IV, 1, 2.

167. IV, 1, 14.

168. A. Grénier, *Manuel d'Archéologie Gallo-Romaine*, VI, pp. 476-529.

169. *La paz romana*, p. 218.

170. *N.H.*, II, 167.

171. *La romanización*, II, Madrid, 1975, pp. 92-93.

4,1)»¹⁷². Por otro lado, la navegación comercial en época romana (hacia 90 a. C.) a lo largo de las costas portuguesas nos es conocida por el testimonio indirecto de Poseidonios (en Dio. V, 34,2), cuando nos dice que los lusitanos y vettones bebían vino con miel (οἶνομελι), hecho con la miel propia y con el vino que compraban a los mercaderes que navegaban hasta ellos (τὸν δ'οἶνον παρὰ τῶν ἐπιπλεόντων πόρων ὠνούμενοι)¹⁷³.

Hoy esta navegación atlántica de cierta importancia tiende a ser admitida por la mayor parte de los autores aunque no sin cierta timidez, dada la escasez de datos de que se dispone. La importancia de los puertos del litoral occidental y septentrional de la Península, así como la construcción de obras de tal envergadura como el faro de La Coruña (s. II d. C.) y la existencia en el puerto de esta ciudad de *exactores* imperiales, son tomados como testimonios de la importancia de aquella ruta¹⁷⁴. En el mismo sentido se puede tomar la existencia de barcos hispanos y, por consiguiente, de marinos del mismo origen en el gran puerto británico de Richborough (*Rutupiae*)¹⁷⁵. No obstante, los estudios de R. Dion¹⁷⁶ nos muestran las dificultades que existían para la navegación antigua a la hora de pasar del Océano Atlántico al canal de La Mancha.

La solución a este problema tal vez venga de parte de los pecios, cuyos hallazgos en esta zona son de momento realmente escasos y poco indicativos al respecto. Uno de éstos, localizado frente a la costa meridional inglesa, al S. O. de Newhaven, ha permitido a L. Harmand¹⁷⁷ entrever la posibilidad de que marinos antiguos, como los de hoy, conociesen las ventajas de una ruta que se apar-

172. Véase también J. M.^a Blázquez, «La Iberia de Strabón», *Hispania Antiqua*, I, pp. 86-88; Id., «El impacto de la conquista de Hispania en Roma (154-83 a. C.)», *Klio*, XLI, 1963, p. 180; Id., «Las relaciones entre Hispania y el norte de Africa durante el gobierno bárquida y la conquista romana (237-19 a. J.C.)», *Saitabi*, XI, 21, p. 38; A. García y Bellido, «La navegación ibérica en la Antigüedad según los textos clásicos y la arqueología», *Estudios Geográficos*, XVI, 1944, pp. 544-559.

173. La penetración se produciría, en opinión de A. García y Bellido («Los mercadores, *negotiatores* y *publicani* como vehículos de romanización en la España pre-imperial», *Hispania*, XXVI, p. 512), a través del Tajo, según el testimonio de Estrabón, III, 2, 3.

174. A. Bailil, *Historia Social y Económica de la España Romana (siglos I-III)*, Madrid, 1975, p. 85; J. M.^a Blázquez, «La Iberia de Estrabón», p. 27; L. Harmand, *op. cit.*, p. 423.

175. *Comm. Bern.*, 193, Usener, citado por C. L. West, *Imperial Roman Spain*, p. 78.

176. «Itinéraires maritimes occidentaux dans l'Antiquité», *Bull. de l'Association des Géographes Français*, 243-244, pp. 128-135.

177. «A propos d'un col d'amphore trouvé dans la Manche», *Mélanges J. Carcopino*, París, 1966, pp. 477 ss. D. Colls y otros, en *L'épave Port-Vendres II...*, estiman que el ánfora en cuestión es una Haltern 70, de origen bético y destinada al transporte de productos vínicos.

taría de la costa gala tras haber doblado Quessant para dirigirse al Start Point, al S. E. de Plymouth, y continuar a lo largo de la costa meridional inglesa. En apoyo de esta tesis tal vez concurra un hallazgo de un ánfora efectuado en la bahía de Santander¹⁷⁸, del tipo Dressel 7, para el que se estipula un origen bético¹⁷⁹. La marca de ánfora SAENIANA, cuyo origen hay que buscar en «Huertas del Río» (Lora del Río) y que ha sido hallada en Fishbourne (Isla de Wight) habría seguido probablemente esta ruta. Lo mismo se podría decir de otras marcas encontradas en esta zona costera. Sólo nos queda preguntarnos con H. Aubin¹⁸⁰ y L. Harmand¹⁸¹ que, si realmente fue seguida con frecuencia esta ruta, hasta qué punto fueron abastecidos de aceite por ella los ejércitos del Bajo Rhin.

178. A. García y Bellido, «Amphora romana de la bahía de Santander», *AERq.*, XXII, pp. 242-243.

179. Otro pecio de esta zona del Cantábrico corresponde a un barco romano (s. II d.C.), que se hundió frente al Cabo de Higuer (Fuenterrabía, Guipúzcoa) cargado de mineral de hierro. M. A. Martín Bueno y J. Rodríguez Salis, «The anchorage of El Cabo Higuer (Fuenterrabía, Guipúzcoa)», *Nautical Archaeology*, 4, 1975, pp. 331-333.

180. Art. cit., p. 19.

181. *Op. cit.*, p. 423.