

Roma y el mar: del Mediterráneo al Atlántico

Genaro Chic García

Universidad de Sevilla

Para un hombre antiguo que hubiese llegado a tener conocimiento de la realidad de la cuenca mediterránea, el Océano se mostraba como lo indefinido, lo cercano a la irrealidad, privado de límites precisos y por ello inseguro como el propio Caos. En el pensamiento mítico dominante, la realidad objetiva de las tierras conocidas se suponía envuelta en las brumas de una especie de río proceloso que circulaba por todas las partes, superiores e inferiores. Desde hacía mucho tiempo el Estrecho de Gibraltar era concebido como la puerta que daba acceso al fin de la Tierra y Cádiz era —no podía ser menos— un regalo de Melkart, quien había decidido introducir en el Cosmos de los tirios un espacio caótico del Lejano Oeste. La concepción del progreso iba entonces ligada siempre a la del regreso a la voluntad divina, y los hombres intrépidos —como Odiseo— sentían en su espíritu el aliento divino que les impulsaba a realizar acciones arrojadas e incluso temerarias, como la de meterse en un barco y buscar la gloria y el botín que la materializase donde era fácil que perdiesen incluso la posibilidad de que se hallasen sus cadáveres, último testimonio de su valor.

Por ello durante mucho tiempo, mientras no hubo posibilidad de contrastar las noticias, los periplos o «navigaciones en torno» carecieron de la precisión del logos, como ya señaló J. Desanges¹ y acaba de retomar con muy buen criterio A. Balboa Salgado². Aún en el siglo V a.C., como recoge este autor, ese gran viajero

¹ *Recherches sur l'activité des méditerranéens aux confins de l'Afrique (VIe siècle avant J.-C. - IVe siècle après J.-C.)*, Roma, 1978, p. 371.

² «Himilcón y el Océano Occidental: una propuesta de análisis», *III Congreso Peninsular de Historia Antigua. Preactas*, Vitoria, Julio 1994, pp. 353-359.

que fue Herodoto se siente obligado a decirnos que «de la parte extrema que en Europa cae hacia Poniente, confieso no tener bastantes luces para decir algo de positivo. No puedo asentir a lo que se dice de cierto río llamado por los bárbaros Eridano, que desemboca en el mar hacia el viento Boreas y del cual se dice que nos viene el ámbar, ni menos saldré fiador de que haya ciertas islas llamadas Casitérides de donde proceda el estaño, pues en lo primero el nombre mismo de Eridano, siendo griego y nada bárbaro, clama por sí que ha sido hallado y acomodado por los poetas; y en lo segundo, por más que procuré averiguar el punto con mucho empeño, nunca pude dar con un testigo de vista que me informase de cómo el mar se difunde y dilata más allá de Europa, de suerte que a mi juicio el estaño y el ámbar nos vienen de algún rincón muy retirado de Europa»³.

Pero esos lugares apartados existían y había hombres, como aquellos gaditanos de los que Estrabón⁴ diría que se distinguían por su virilidad (ανδρεία) en las cosas de la mar, que arriesgaban sus vidas por contactar con ellos y obtener los preciosos *αγαλματα* de que nos habla L. Gernet al estudiar la noción mítica del valor en Grecia⁵, recordándonos que en todo comercio hay unos principios religiosos que sería muy saludable que tuviésemos en cuenta los historiadores cuando hablamos, por ejemplo, de la función mercantil de los templos. Poco a poco los viajes exploratorios se fueron haciendo más intensos y las ideas se fueron fijando y contrastando. Como veremos a continuación, si el pensamiento geográfico se fue precisando en el mundo helenístico posterior a Aristóteles ello no se debe, sin más, a un esfuerzo mental realizado por determinados sabios con vistas a precisar los términos del discurso, sino sobre todo al hecho de que esos datos se habían ido fijando realmente al poder contrastar la opinión de muchos navegantes, que era lo que echaba de menos Herodoto. Según Desanges, con el periplo del Pseudo-Scylax, escrito en el siglo IV a.C., nos aproximamos ya a la esencia del género, de forma que la precisión va siendo mayor y con ello su utilidad para el navegante que se dirige a lugares para él desconocidos⁶; y ello no es casual desde luego. Veamos lo que nos dice la Arqueología.

Observamos en primer lugar que los cepos de áncoras en plomo sólo se generalizan en el litoral portugués a partir del siglo IV a.C., aunque es cierto que son frecuentes los hallazgos, en el mismo litoral, de vestigios mediterráneos de la época del Bronce Final y de la primera Edad del Hierro, incluida una factoría fenicia en Abul, en la orilla del Sado, entre Setúbal y Alcácer do Sal⁷, así como

³ Heródoto, III, 115. Traducción de P. Bartolomé Pou.

⁴ III, 1, 8 (140).

⁵ *Antropología de la Grecia antigua*, Madrid, 1980 [Paris, 1968], pp. 85-122. En p. 90 nos recuerda que «esto no es algo exclusivo de Grecia».

⁶ Obra cit., p. 372.

⁷ V. Correia, «A expansão orientalizante na fachada atlântica peninsular. Dados e perspectivas conhecidas», Homenagem a Ernesto Veiga de Oliveira, *Trabalhos de Antropologia e Etnologia*, Porto, 30, pp. 178-185. Citado por F.J.S. Alves, F. Reiner, M.J.R. Almeida y L. Veríssimo, «Os

otros establecimientos en la zona del Tajo, como Almaraz y Castelo de S. Jorge⁸, que conocieron también una relativamente intensa relación comercial con el Mediterráneo en los siglos VII y VI a.C. Destacan, entre los referidos restos de navegación, los dos grandes cepos (el barco de Mahadia tenía seis) hallados en las proximidades de la isla de Berlenga, a la altura del cabo Carvoeiro (Peniche), de 423 y 422 Kg. y unas longitudes respectivas de 2'55 y 2'63 m., lo que supone que las anclas medirían unos 6 m., cosa que es propia de un navío del tipo que Aristófanes denomina *μυριομορφος* (o sea unas 138 Tm.⁹) y que Estrabón¹⁰ considera que podían remontar las aguas del Tajo; uno de dichos cepos conservaba aún restos del alma de madera, que han podido ser fechados por radiocarbono hacia fines del siglo V o comienzos del IV a.C.¹¹. Y es evidente que dichos barcos se encontraban perfectamente preparados técnicamente para navegar de bolina a partir del cabo San Vicente, pues el régimen de vientos en la zona oeste peninsular está marcado por el predominio de los del cuadrante norte (N.O.) en la época considerada en la Antigüedad como buena para la navegación (primavera-verano)¹².

Por otro lado, es notable que será a partir del siglo IV a.C. cuando destaquen los poblados de tradición púnica del litoral algarveño (Castro Marim, Cerro do Cavaco, Ossoyoba, Rocha Branca, Cerro Molião), aunque algunos de ellos remonten a época anterior (ss. VII-VI a.C.), cuando «la costa SW se integra en un sistema económico y cultural constituido por establecimientos costeros atlánticos, de Mogador (costa marroquí) a Santa Olaia, de carácter fenicio-púnico cuyo "centro" se localizaría, hipotéticamente, en Cádiz»¹³. Y será ahora también cuan-

cepos de âncora em chumbo descobertos em águas portuguesas - contribuição para uma reflexão sobre a navegação ao longo da costa atlântica da Península Ibérica na Antiguidade», *O Arqueólogo Português*, s. IV, 6/7, 1988-1989 [1993], p. 112, n. 3. Véase también F. Mayet y C. Tavares da Silva, «Abul: um estabelecimento orientalizante do séc. VII a.C. no baixo vale do Sado», *Setúbal Arqueológica*, IX-X, 1992, pp. 315-333. Deseo agradecer al Profesor Carlos Fabião, de la Universidad de Lisboa, el apoyo bibliográfico que me ha prestado para la realización de este trabajo.

⁸ C. Tavares da Silva y J. Soares, *Ilha do Pessegueiro. Porto romano da Costa Alentejana*, Lisboa, 1993, p. 180. Los contactos orientales, muy posiblemente a través de las factorías establecidas en Andalucía y por medio de una navegación de cabotaje, han sido estudiados recientemente en su conjunto por A. M. Arruda, "Orientalismo" e "orientalizante": génese e aplicação dos conceitos na Idade do Ferro do Centro/Sul de Portugal», *Estudos em Homenagem a Jorge Borges de Macedo*, Lisboa, INIC, 1992, pp. 33-48, con amplia bibliografía. Las minas alentejanas serían, en buena medida, las responsables de este interés de los orientales por una zona que, no lo olvidemos, ha dado los mayores testimonios de la escritura llamada del sudoeste.

⁹ Ar., *Pax*, 521. J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris, 1966, pp. 68 y 79.

¹⁰ III, 3, 1 (151).

¹¹ F. J. S. Alves *et alii*, art. cit., pp. 121, 126-127, 130, 134 y 136.

¹² F. J. S. Alves *et alii*, art. cit., p. 114.

¹³ C. Tavares da Silva y J. Soares, *Ilha do Pessegueiro*, p. 188, n. 115.

do comience la ocupación de la isla de Pessegueiro, enclave marítimo a mitad de camino entre el cabo de S. Vicente y el estuario del Sado, identificado por algunos con la isla de *Poetanon* de la *Ora Maritima* (v. 199)¹⁴, que habría de servir de apoyo en la exportación del mineral de la zona¹⁵, de lo que bien podría ser un indicativo el barco fenio-púnico naufragado frente al Cabo de Palos por esta época y que, además de colmillos de marfil africanos con inscripciones, llevaba lingotes de estaño y de plomo¹⁶. El mapa indicativo de los lugares de la fachada atlántica peninsular con cerámica griega, realizado por A.M. Arruda¹⁷, en el que quedan señalados yacimientos que van desde Castro Marim (junto al Guadiana) hasta Coto da Pena (junto al Miño) —con mucha mayor intensidad en el cuadrante S.O.—, y que se podría completar con el de distribución de los hallazgos de cerámicas finas, áticas y greco-ítálicas, de «barniz negro», en la zona gallega —siempre en el litoral— realizado por Juan L. Naveiro López¹⁸, entendemos que es una buena confirmación material de la intensificación de estos viajes atlánticos —el más famoso de los cuales fue el del masaliota Pytheas— a partir del siglo IV a.C. que, como hemos señalado, incidirían en la consideración progresivamente científica de la geografía de la región atlántica. Desde luego Aristóteles y, sobre todo, sus seguidores —Teofrasto, Estratón, Eratóstenes— contaron con muchos más datos que sus antecesores para abordar los problemas oceanográficos desde una perspectiva lógica o, si se prefiere, científica.

¹⁴ C. Tavares da Silva, J. Soares y L. F. Dias, «Trabalhos arqueológicos na Ilha do Pessegueiro (1980)», *Setúbal Arqueológica*, VI-VII, 1980-1981, pp. 219-221 y 244-245. Negado por V.G. Mantas, «As cidades marítimas da Lusitania», en *Les villes de Lusitanie romaine*, Paris, 1990, p. 156, en base a la transgresión marítima experimentada por el litoral, que supone una subida del nivel del mar de por lo menos 1'5 m. con relación al nivel del Alto Imperio. En el sudeste español el hundimiento de la costa respecto al cambio de era es de unos 4 m., según R. Montes Bernárdez, «El ciclo transgresión-regresión y hundimientos costeros en el sureste español. Su influencia en asentamientos pleistocenos», *VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina. Cartagena 1982*, Madrid, 1985, p. 110. Hay que hacer notar que dicha isla es llamada *Anion* en la versión del poema realizada por J. Gavala y Laborde, *El poema «Ora Maritima» de Rufo Festo Avieno*, apéndice a la *Explicación de la hoja 1061, Cádiz, del Mapa Geológico de España*, Madrid, 1959, p. 55 y XIII: *Post Anion* en vez de *Poetanon*.

¹⁵ C. Tavares da Silva y J. Soares, *Ilha do Pessegueiro*, pp. 177-180.

¹⁶ J. Mas, «El polígono submarino de Cabo de Palos. Sus aportaciones al estudio del tráfico marítimo antiguo», *VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina. Cartagena 1982*, Madrid, 1985, pp. 155-161: Yacimiento fenicio-púnico del Bajo de Campana I.

¹⁷ *Cerâmicas áticas do Castelo de Castro Marim, no quadro da exportações gregas para a Península Ibérica*, Lisboa, 1993. Tesis doctoral inédita (multicopiada), p. 101 y mapa I.

¹⁸ *El comercio antiguo en el N.W. peninsular. Lectura Histórica del Registro Arqueológico*, A Coruña, 1991, pp. 26 y 234-235, mapa 4. Hacia la misma época comienzan a llegar las ánforas del tipo Mañá A (p. 69).

En el siglo III a.C. una nueva potencia, que hasta entonces se había des-
preocupado de los asuntos de la Península Ibérica¹⁹, hace su aparición en ella
para enfrentarse a los cartagineses y apoyar los intereses de sus aliados
masaliotas²⁰. Conocida es la trascendencia que la campaña hannibálica habría
de tener para el futuro de la Península, pero hoy nos queremos detener en lo que
supuso para Roma el contacto con la ciudad fenicia de Cádiz que, desde mucho
antes, mandaba a sus marinos hacia el Atlántico, tanto en la ya referida direc-
ción Norte como hacia el Sur, donde explotaba las pesquerías de la costa marro-
quí con el apoyo de una serie de establecimientos costeros, como Lixus o
Mogador²¹. Durante un tiempo R. Mauny²² impuso la teoría de la imposibilidad
de navegar, en la Antigüedad, mas allá del cabo Juby dada la dificultad que
ofrecía el regreso debido al régimen de los vientos, de tal forma que habría que
dar la vuelta por las Azores²³, pero esa idea ha quedado muy matizada posterior-
mente tras el posterior estudio de R. Lonis acerca del problema del regreso²⁴,

¹⁹ Cass. Dio, XII, frag. 48 (ed. Boissevain), recogido en A. Schulten, *Fontes Hispaniae Antiquae*, III, Barcelona, 1935, p. 13.

²⁰ G. Chic, «La actuación político-militar cartaginesa en la Península Ibérica entre los años 237 y 218», *Habis*, 9, 1978, pp. 236-241, siguiendo a G.V. Summer, «Roman policy in Spain before the Hannibalic War», *Harvard Studies in Classical Philology*, LXXII, 1967, p. 208.

²¹ Cf. G. de Frutos Reyes, *Cartago y la política colonial. Los casos norteafricano e hispano*, Ecija, 1991, pp. 67-71 y 126; y sobre todo G. de Frutos Reyes y A. Muñoz Vicente, «Hornos púnicos de Torre Alta (San Fernando, Cádiz)», *Arqueología en el entorno del Bajo Guadiana*, Huelva, 1994, en pp. 406-409.

²² «La navigation sur les côtes du Sahara pendant l'Antiquité», *Revue des Études Anciennes*, 57, 1955, pp. 92-101.

²³ Ha existido una larga polémica acerca de la veracidad del hallazgo en 1749 de un tesoro de monedas cartaginesas datables a fines del siglo III a.C. en la isla de Corvo. La exploración arqueológica realizada hace un decenio no ha dado ningún resultado positivo. Véase al respecto B.S.J. Isserlin, «Did Carthaginian Mariners reach the Island of Corvo (Azores)?». Report on the result of Joint Field Investigations undertaken on Corvo in June, 1983», *Rivista di Studi Fenici*, XII, 1, 1984, pp. 31-46. Dejando a un lado el tema de la supuesta inscripción fenicia de Parahyba (Brasil) [I. Joffily, «L'inscription phénicienne de Parahyba», *Zeitschrift der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft*, 122, 1972, pp. 22-36], el tema de la presencia cartaginesa en una de las Azores (Madeira) o en América, según la interpretación que se hiciese de un fragmento del *De mirabilibus auscultationibus*, sirvió a españoles y portugueses en su discusión acerca de los derechos históricos a la posesión del Nuevo Mundo tras el arbitraje del papa Alejandro VI en 1493 con sus bulas *Inter caetera* que intentaba repartir las zonas de influencia, cosa que sólo se conseguiría con el tratado de Tordesillas, firmado el 7 de Junio de 1494 entre Portugal y Castilla. Este claro ejemplo de manipulación de la Historia al servicio de una causa ha sido puesto de relieve por E. Accuaro, en «Cartaginesi in America: Una disputa del XVI secolo», *L'homme méditerranéen et la mer*, Túnez, 1985, pp. 99-103.

²⁴ «Les conditions de la navigations sur la côte atlantique de l'Afrique dans l'Antiquité: le problème du "retour"», *Afrique noire et monde méditerranéen dans l'Antiquité*, Dakar, 1978, pp. 147-162.

que no hace tan descabellado el relato de Herodoto²⁵ acerca del comercio silencioso realizado por los cartagineses en un paraje «más allá de las Columnas de Hércules» para obtener oro. La entrada de Cádiz, en suma, en el ámbito de influencia romana tras el acuerdo del año 206 a.C. iba a abrir para la ciudad italiana la ventana hacia un nuevo mundo que en adelante no dejaría de atraerle.

La primera noticia de este vivo interés la tenemos casi veinte años después del establecimiento de la colonia latina de *Carteia* (171 a.C.) en la bahía de Algeciras, en medio de las tierras de tradición púnica, poniendo fin de forma definitiva al aplastamiento de la sublevación de la provincia Hispania Ulterior. Roma observaba con atención por entonces los movimientos del rey Masinissa contra Cartago mientras bandas de lusitanos bajaban hasta el Océano y pasaban a Africa, bien desde el Algarve o desde zonas más occidentales de Andalucía, siendo perseguidos por mar en alguna ocasión por los romanos, a pesar de no tener allí ninguna base, lo que nos ha llevado a pensar en la posibilidad de que acudiesen en defensa mercenaria de Cartago²⁶. Y es muy posible que sea en conexión con esta campaña (*Scipione Aemiliano res in Africa gerente*) cuando haya que situar el periplo de Polibio a lo largo de la costa africana del que nos habla Plinio²⁷ y que parece haber alcanzado el cabo Juby, siendo considerado por J. Desanges como «el documento marítimo más preciso que poseemos sobre el conjunto de la costa atlántica del antiguo Marruecos»²⁸. A raíz de aquella guerra y en un intento de reprimir a los pueblos del Oeste ibérico que incordiaban a su provincia Hispania Ulterior, Roma habría de ocupar directamente, por medio de D. Junio Bruto, todo el territorio hasta Galicia. Estrabón nos dice que la expedición tomó como base Morón, cerca del Tajo, y que el general «fortificó *Olisipo* para tener expedita la navegación río arriba y el transporte de víveres»²⁹, llegando hasta el río Miño³⁰ y pudiendo comprobar que los habitantes de la zona utilizaban barcas de cuero y piraguas monóxilas³¹ para las subidas del mar y los pantanos y que usaban mantequilla en vez de aceite³². Pero sabemos por la Arqueología que por entonces comienzan a llegar a Galicia las cerámicas campanienses y, sobre todo, el vino envasado en ánforas de tipo Lamboglia 4 y

²⁵ IV, 196.

²⁶ G. Chic, «Consideraciones sobre las incursiones lusitanas en Andalucía», *Gades*, 5, 1980, pp. 21-23.

²⁷ *N.H.*, V, 1, 8-9.

²⁸ *Recherches sur l'activité des méditerranéens aux confins de l'Afrique (VIe siècle avant J.-C. - IVe siècle après J.-C.)*, citado, p. 372. Sobre las relaciones entre el mundo romano y el mauritano en el siglo II a.C. puede verse J.M. Lassère, *Vbique populus*, Paris, 1977, pp. 71-72.

²⁹ III, 3, 1. Traducción de M^a José Meana, Ed. Gredos, Madrid, 1992, p. 77.

³⁰ III, 3, 4 (153).

³¹ Sobre el estado de la investigación de este tema en la Península Ibérica puede verse F.J.S. Alves, «A piroga monóxila de Geraz do Lima», *O Arqueólogo Português*, serie IV, 4, 1986, pp. 209-234.

³² III, 3, 7 (155).

Dressel 1, de tradición greco-italica, y algunas de tipo Dressel 2-4, tal vez de la Tarraconense³³. De esta forma, entre las gentes del norte acostumbradas a la cerveza se irán introduciendo elementos de prestigio como la ya aludida cerámica fina o ese vino del que Estrabón dirá que «lo beben en raras ocasiones, pero el que tienen lo consumen pronto en festines con los parientes»³⁴, sirviendo de elementos de distinción a una aristocracia que afirma su posición social. Es posible que las ánforas tarraconenses llegasen por intermedio de los masaliotas quienes, tras la senda de Pytheas, podían haber seguido la ruta costera en naves como la pequeña (12 a 15 m. de eslora) y sobrecargada que naufragó en las aguas de Bagaud, junto a las islas Hyères de la costa provenzal, llevando lingotes de hierro y de estaño: estos últimos llevaban la estampilla ΥΠΟΚΕΛΤΩΝ ΠΕΡΙ ΗΡΑΚΛΕΙΔΗΝ y se pueden datar gracias a monedas de Massalia y un ánfora Dressel 1A a fines del siglo II o comienzos del I a.C.; su editor, L. Long³⁵, estima que el barco podría proceder de Lusitania, donde había *celtici* y donde Plinio³⁶ nos dice que, al igual que en Galicia, se extraía estaño.

Por la misma época (139 d.C.) Q. Servilio Cepión levantaba un faro junto a la entrada en el Guadalquivir y poco después Poseidonios, que había acudido a Cádiz para estudiar el fenómeno de las mareas atlánticas, recogía noticias sobre el viaje que Eudoxos de Cízico había emprendido desde el mismo lugar para buscar la India rodeando Africa³⁷ y evitar así las cargas aduaneras que imponía el estado egipcio ptolemaico. Un pecio de Tánger con ánforas greco-italicas tipo Will E nos habla de la realidad material de este tipo de navegaciones hacia el Sur en el siglo II a.C.³⁸.

³³ J.L. Naveiro López, *El comercio antiguo en el N.W. peninsular*, pp. 27 y 63-66.

³⁴ III, 3, 7. Véase A.J. Domínguez, «El vino y los pueblos del Norte de la Península Ibérica: aproximación histórico-arqueológica», *El vi a l'Antiguitat*, Badalona, 1987, pp. 376-382. Entendemos que en el texto estraboniano la expresión μετὰ τῶν συγγενῶν hace referencia a las fiestas comunes de las poblaciones emparentadas, donde se darían las «competiciones gimnásticas, de hoplitas e hípicas, con pugilato, carrera, escaramuza y combate en formación» a que ha hecho referencia con anterioridad. Serían en suma esos *conventus* de tipo religioso que luego aprovecharían los romanos en todas partes para hacer llegar de forma regular sus órdenes y arbitrajes. Cf. M^a D. Dopico Cainzos, «Los conventus iuridici. Origen, cronología y naturaleza histórica», *Gerion*, 4, 1986, pp. 265-283, y L. Gernet, «Agapes campesinos antiguos», en *Antropología de la Grecia antigua*, Madrid, 1980 [París, 1968], pp. 25-58. Véase también nuestra opinión en «Lucubraciones en torno al Conventus de Hasta (Estrabón, III, 2, 2. 141)», *Homenaje al Pr. Dr. F.J. Presedo Velo*, Sevilla, 1994, pp. 391-402.

³⁵ «L'épave antique Bagaud 2", *VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina. Cartagena, 1982*, Madrid, 1985, pp. 93-98. La forma de parte de los lingotes, en casquete esférico, es igual a la que muestran los referidos antes al hablar del pecio fenicio-púnico de Cabo de Palos.

³⁶ *N.H.*, XXXIV, 156.

³⁷ Estrabón, III, 5, 8-9 (174). II, 3, 4 (99).

³⁸ A. J. Parker, *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces*, Oxford, 1992, p. 418, n^o 1129.

Que los contactos de la gente del S.O. hispano con Africa eran bastante intensos por aquella época parece quedar bien patente en el episodio ocurrido a Sertorio a comienzos del otoño de 82 a.C., cuando las flotas pesqueras se retiraban a sus bases y presuntamente le dieron noticias de unas «islas de los afortunados»³⁹. Sea como fuese la manera como se despertó su interés por Africa, lo cierto es que poco después tenemos a Sertorio apoderándose de *Tingis*, posiblemente enredado en las luchas con el prosenatorial rey Bogud según P. Romanelli⁴⁰, y de donde sólo habría de salir para ponerse al frente de un ejército lusitano —que le esperaba en *Baelo*⁴¹— en la Península Ibérica, donde intentaría recuperar la legalidad formal presentándose como procónsul⁴². Roma se asomaba así, siquiera fuese tímidamente, al atlántico africano de forma directa⁴³.

La actuación de César, pocos años después, habría de ser mucho más decidida. En otro lugar hemos señalado⁴⁴ que ya en 61 a.C., cuando había comenzado a hacer valer su fuerza en el escenario político romano, G. Julio vuelve como gobernador a la Provincia Hispania Ulterior, donde había sido cuestor en 68, y enseguida emprende acciones militares en la zona de Lusitania con el pretexto de erradicar el bandolerismo, pero en realidad para buscar la gloria por un lado y riquezas por otro para poder pagar sus inmensas deudas, avaladas por Craso en Roma. El hecho de que antes de emprender la expedición implorase la protección del Hércules gaditano; de que llevase a L. Cornelio Balbo consigo, en calidad de *praefectus fabrum*; y de que emplease barcos gaditanos en la toma de una isla que Schulten entiende que debía ser la de Peniche⁴⁵, nos hace ver que la relación con Cádiz fue básica en esta expedición atlántica que le habría de llevar hasta el centro distribuidor de *Brigantium*. Por otro lado Gades, enclave oriental en el extremo Occidente, era la puerta del Atlántico, el punto de partida hacia un mundo ignoto pero que se presentía lleno de posibilidades, lo que no podía dejar indiferentes a hombres, como César, que veían en Alejandro III de Macedonia el modelo a imitar, como bien supo ver J. Gagé⁴⁶.

³⁹ Plut., *Sertorio*, 39. Un análisis reciente puede verse en F. García Morá, *Un episodio de la Hispania republicana: la Guerra de Sertorio*, Granada, 1991, pp. 42-54. Véase nuestra opinión en «La actuación político-militar de Q. Sertorio durante los años 83 a 80 a.C.», *Actas del I Congreso Andaluz de Estudios Clásicos*, Jaén, 1982, pp. 168-171.

⁴⁰ *Storia delle Province Romane dell'Africa*, Roma, 1959, pp. 96-97.

⁴¹ Para las navegaciones entre *Baelo* y *Tingis*, vd. Estrabón, III, 1, 8 (140).

⁴² G. Chic García, «Q. Sertorius, procónsul», *Actas de la Reunión sobre Epigrafía hispánica de época romano-republicana*, Zaragoza, 1986, pp. 171-176.

⁴³ Las palabras de Lucrecio, V, 35-36, pueden evidenciar esta timidez: *propter Atlantem litus pelagisque severa, / quo neque noster adit quisquam nec barbarus audet*. Trad. de E. Valentí: «cerca del litoral del Atlas y de aquel borrascoso Océano que ninguno de los nuestros visita ni el bárbaro se atreve».

⁴⁴ G. Chic, *Cádiz: Historia Antigua*, en *Provincia de Cádiz*, Ed. Gever, Sevilla, 1984, p. 83.

⁴⁵ *Fontes Hispaniae Antiquae*, V, Barcelona, 1940, p. 13.

⁴⁶ «Gades, l'Inde et les navigations atlantiques dans l'Antiquité», *Revue Historique*, 205, 1951, pp. 189-216.

Pocos años después la ocupación de la Galia por César, y en particular la del territorio véneto (57 a.C.) por su legado P. Licinio Craso (asistido luego por el propio César, al que acompañaba como consejero L. Cornelio Balbo), había supuesto la ruptura del orden económico internacional del mundo atlántico. Barry Cunliffe, en su estudio de las relaciones entre Britania y Galia en la época que ahora nos interesa⁴⁷, ha puesto de manifiesto cómo éstas, a las que habría que sumar las relativas a la Península Ibérica desde el siglo IV a.C., habían comenzado a alterar claramente la vida de los isleños tras el establecimiento de la provincia de *Gallia Transalpina* a raíz de la llamada de auxilio de *Massalia* en 125 a.C., la derrota de los *Salluvii* en 124 a.C. y la conquista de la orilla mediterránea en 122 a.C.. Los romanos, establecidos desde 118 a.C. en la *colonia Narbo Martius*, remontaron enseguida el río Aude y, a través de Carcasona y Tolosa, ganaron el Atlántico siguiendo el curso del Garona. Que la vía era económicamente interesante por el oro de la región lo pone de relieve Estrabón⁴⁸ cuando hace referencia al tesoro sagrado, valorado en 15.000 talentos, obtenido por el cónsul Q. Servilio Cepión en 106 a.C. de los tectósages tras el saqueo a que fue sometida Tolosa. Pero, sobre todo, significaba un acercamiento por sus propios medios a las ricas fuentes metalúrgicas de Britania, como lo muestra el hecho de que enseguida comenzasen a llegar a la isla las ánforas Dressel 1A de vino italiano, que —a juzgar por el pecio de Hampshire, que no contenía cerámica indígena⁴⁹— nos muestra que en alguna ocasión debía de estar el comercio en manos romanas. Este comercio, cuya cabeza en Britania se encontraba en Hengistbury, en la costa de Dorset, afectó al sudoeste de la isla y posiblemente mostraba las relaciones tanto desde Iberia (según lo prueba el yacimiento submarino de Fuenterrabía, Guipúzcoa⁵⁰) como desde Armórica, entre el Sena y el Loira, lugar donde los vénetos de Morbihan desarrollaban su tráfico de estaño y esclavos, según han demostrado los estudios de E. Déniaux en la Baja Normandía⁵¹. Posteriormente, a partir de 80 a.C. aproximadamente, comenzaría a tomar importancia también —según los hallazgos arqueológicos— la región S.E. de Britania con un comercio desarrollado a través del Sena. Este desplazamiento de parte del comercio hacia el N.O. de la Galia, que L. Harmand⁵² achaca al agotamiento

⁴⁷ «Relations between Britain and Gaul in the First Century B.C. and Early First Century A.D.», en S. Macready y F.H. Thompson (ed.), *Cross-Channel Trade between Gaul and Britain in the Pre-Roman Iron Age*, Londres, 1984, pp. 3-23.

⁴⁸ IV, 1, 13 (188).

⁴⁹ D.P.S. Peacock, «Amphorae in Iron Age Britain: a Reassessment», en *Cross-Channel trade between Gaul and Britain in the pre-roman Iron Age*, Londres, 1984, p. 38.

⁵⁰ A.M. Benito y R. Emparan, «Anforas del yacimiento submarino de Cabo de Higuier, Fuenterrabía (Guipúzcoa)», *El vi a l'Antiguitat*, Badalona, 1987, pp. 74-84. Anfora Dressel 1A en p. 76.

⁵¹ *Recherches sur les amphores antiques de Basse-Normandie*, Caen, 1980, pp. 126-128.

⁵² *L'Occidente romain. Gaule-Espagne-Bretagne-Afrique du Nord (31. av. J.C. - 235 ap. J.C.)*, Paris, 1970, p. 402.

de las minas de estaño de Cornualles, habría de incitar a César en su deseo de controlar todas las rutas comerciales de Occidente, en opinión de L. Richard⁵³, porque, como señala A. Martin tras realizar el estudio económico del *Bellum Gallicum*⁵⁴, «el talento de César estuvo en comprender hasta qué punto la vía del Ródano, que conducía hacia Britania y Germania, era más ventajosa, también para sus queridos Cisalpinos». Pero ello habría de perjudicar a los masaliotas, cuyas monedas se encuentran desde el siglo II a.C. en Breñaña y en Vendée así como en la costa Sur de Inglaterra⁵⁵, pues —cito a L. Richard⁵⁶— «el procónsul esperaba captar, en beneficio del Norte de Italia, la corriente comercial que se dirigía desde la isla Británica hacia Marsella». Extremo éste que no olvida Estrabón cuando dice⁵⁷ que el estaño se obtiene «en las islas Casitérides y es transportado desde el territorio británico hasta Massalia». J. Carcopino⁵⁸ ha puesto de manifiesto cómo la posterior actitud de Marsella contraria a César durante la guerra civil que le enfrentó a Pompeyo tenía que ver con esto: «La vieja república aristocrática y mercantil detestaba en César no tanto al enemigo del Senado, de cuya oligarquía Marsella se sentía solidaria, como al vencedor de las Galias, cuya conquista la eliminó de los mercados célticos, le cerraba el acceso comercial de la Breñaña y del Rin y la condenaba tarde o temprano a la decadencia económica».

Pero no sólo Massalia se habría de ver perjudicada por esta presencia activa de Roma en el Canal de la Mancha. Lo que supuso para los gaditanos la derrota de los vénetos por P. Licinio Craso ha quedado claramente puesto de manifiesto por Estrabón⁵⁹ en un texto que normalmente ha sido desenfocado cronológicamente por los historiadores hispanos, quienes lo atribuyen al procónsul en 96-94 a.C. de la Hispania Ulterior, con lo que al final del mismo el sentido resulta muy oscuro. Oscuridad que desaparece si en cambio se atribuye al legado de César, como ya hizo C.E. Stevens al comentar el artículo relativo a este personaje en el *Diccionario Clásico de Oxford*⁶⁰. El texto es así de una claridad meridiana acerca de lo que supuso para Gades: «Las Casitérides son diez; están próximas entre sí, al norte de los Artabros, en alta mar. Como tienen [sus pobladores] minas de estaño y plomo cambian estas materias, así como sus pieles, por cerámica, sal y

⁵³ «Les quartiers d'hiver de César à l'automne de 57», *Les Études Classiques*, 36, 1968, pp. 224-225.

⁵⁴ «Les activités commerciales en Gaule libre, en Bretagne et en Germanie: le témoignage du *Bellum Gallicum*», *Les Études Classiques*, 48, 4, 1980, pp. 333-340.

⁵⁵ E. Dénioux, Obra citada, p. 133.

⁵⁶ Art. cit., p. 225.

⁵⁷ III, 2, 9 (147).

⁵⁸ *Julio César*, Madrid, 1974, p. 428.

⁵⁹ El mismo Estrabón, en IV, 4, 1 (194) no señala con claridad que los vénetos querían impedir el paso de César a Britania para salvaguardar su comercio.

⁶⁰ *The Oxford Classical Dictionary*, 2ª ed., Oxford, 1970, p. 295, s.v. *Crassus* (5).

utensilios de bronce con los mercaderes⁶¹. Antes eran los fenicios los únicos que explotaban este comercio desde Gádira, ocultando a todos su ruta; y en una ocasión en que los romanos siguieron a un navegante para conocer también ellos el emporio, el navegante, por celo, encalló voluntariamente en un bajío, y después de arrastrar a su misma perdición también a sus perseguidores, se salvó de entre los restos del naufragio y recibió del erario público el precio de las mercancías que había perdido. Pero los romanos lo intentaron muchas veces hasta que lograron descubrir la ruta. Y una vez que Publio Craso hizo la travesía y supo que los metales se extraían a poca profundidad y que los hombres eran pacíficos, indicó detalladamente la ruta [hispana] a los que deseaban surcar este mar aunque era mayor que el que los separaba [desde Galia] de Britania». Y es que, como más adelante veremos, a partir de entonces las dos rutas —la continental y la oceánica— entraron en competencia. Creemos por ello que no es descabellado relacionar el malestar gaditano⁶² con el proceso instruido en Roma —poco después de estos hechos, bajo la acusación de un compatriota y a instigación de los enemigos del primer triunvirato— contra Balbo, ese activo insular que ya había acompañado en 61 a.C. a César, como su hombre de confianza (*praefectus fabrum*), en la expedición romano-gaditana al gran centro distribuidor de metales del N.O. que era *Brigantium*. La energía de César y la habilidad de Balbo, con la recomposición del triunvirato (56 a.C.), debieron de convencer a Gades —como a Cicerón— de lo inútil de su rabieta y la necesidad de reorientar su política. Poco después, en plena guerra civil, Gades se pasaría abiertamente a César tras la victoria de éste en *Ilerda* y recibiría por ello la categoría jurídica de *municipium civium romanorum*, que le permitía integrarse plenamente en las estructuras romanas sin perder por ello su autonomía. Gades sacaba ventaja así de las necesidades de César de cara a una guerra en Africa y Oriente que se prometía difícil, como ha sabido ver M. Ferreiro⁶³. Al fin y al cabo Roma necesitaba del control de las rutas oceánicas que ejercía Gades como ésta necesitaba insertarse en el marco de una economía mediterránea cada vez más directamente controlada por Roma.

Probablemente a ello se deba el hecho sobre el que llama nuestra atención J.L. Naveiro⁶⁴ de que si bien la distribución en el N.O. hispánico de los productos itálicos, y en particular la *terra sigillata italica*, sigue mostrándose predominantemente costera, con especial concentración en las Rías Bajas, no obstante se va afirmando poco a poco durante la segunda mitad del siglo I a.C. la penetración en la región bracarense y en la cuenca media del Miño.

Pero la conquista del país de los vénetos nos pone en contacto de forma clara

⁶¹ César, en *Bellum Gallicum*, IV, 20, señala que los *mercatores* sólo conocían la franja costera que se sitúa frente a las Galias.

⁶² Tratamos anteriormente de él en *Cádiz: Historia Antigua*, p. 85.

⁶³ *César en España*, Tesis Doctoral, Sevilla, 1986, microfichada, p. 214.

⁶⁴ Obra citada, p. 29.

con un tema que no carece en absoluto de interés, como es el de las diferentes técnicas de construcción de navíos. Desde un principio los conquistadores fueron conscientes, como nos dice el propio César, de que «era muy distinta la navegación en un mar cerrado y en el amplísimo y muy abierto Océano»⁶⁵. Sabían además que «estos pueblos son los de mayor consideración de aquella zona de la orilla del mar, porque los vénetos poseen muchísimos barcos con los que tienen por costumbre navegar a Britania, y aventajan a los demás en conocimiento y costumbre de las cosas del mar, y en la gran y abierta extensión en el que el mar se agita, habiendo pocos puertos interpuestos, que ellos tienen en su poder, tienen casi todas las alcabalas que se acostumbra en ese mar»⁶⁶. Y esos barcos, desde luego, eran —como nos sigue diciendo algo más adelante⁶⁷— distintos de los que se usaban en el Mediterráneo: «Sus quillas eran algo más chatas que las nuestras para resistir más fácilmente a los bancos y reflujo del mar, las proas muy elevadas y las popas acomodadas también a la vehemencia de las olas y de los temporales. Las naves todas de roble, capaces de resistir a cualquier fuerza y encuentro, los bancos de los remeros de vigas de un pie de grueso, clavadas con clavos de hierro como el dedo pulgar, amarradas las áncoras, en lugar de con cables, con cadenas de hierro; pieles y badanas confeccionadas con finura en lugar de velas, o por falta de lino e ignorancia de su uso, o lo que es más verosímil, por creer que no podrían las velas resistir tan grandes tempestades y tan grandes fuerzas de los vientos en el Océano, o manejarse cómodamente con ellas unos navíos tan pesados. Con esta especie de naves peleaban las nuestras, de manera que sólo las aventajaban en la ligereza e impulso de los remos, pero todas las demás circunstancias eran más favorables a los contrarios, a proporción del paraje y de la fuerza de los temporales. Porque ni las nuestras podían hacerles daño en el espolón (tan gran solidez tenían), ni se lanzaba con facilidad el proyectil a causa de su altura, y por la misma causa eran retenidas menos ajustadamente con garfios. Se añadía, que, como hubiese comenzado a embravecerse el viento y se hubiesen entregado al viento, no sólo resistían la tempestad más fácilmente sino también se detenían en los vados con más seguridad, y abandonadas por la marea nada temían a las rocas y escollos; de todas estas cosas era ocasión de tener mucho miedo para nuestras naves». Sólo desarbolándolas lograría reducirlas.

Y es que, en contraste con lo que sucedía en el mundo mediterráneo, nos dice K. Greene⁶⁸, «los cascos de los barcos norte-europeos se han construido hasta tiempos modernos en base a tablones superpuestos asegurados por clavos de hierro, y fragmentos de barcos de época romana sugieren que esta técnica ya se

⁶⁵ *Bell. Gall.*, III, 9: *ac longe aliam esse navigationem in concluso mari atque in vastissimo atque apertissimo Oceano perspiciebant.*

⁶⁶ *Bell. Gall.*, III, 8.

⁶⁷ *Bell. Gall.*, III, 13. Lo mismo, con pequeñas variantes, en Estrabón, IV, 4, 1 (195).

⁶⁸ *The archaeology of the roman economy*, Londres, 1986, p. 21.

empleaba entonces. Una barca ribereña y un barco marino de época romana de Londres son absolutamente distintos de los hallazgos mediterráneos, aunque la construcción de bordes unidos encajados en mortaja se adoptó ocasionalmente en Britania». El mismo autor se inclina a pensar que tales barcos vénetos tenían parecido con las cocas de fondo plano y de altos flancos del periodo medieval, que también se basaban en una construcción de tablones clavados. Y aduce para ello el hallazgo de un barco mercante de unos 25 m. de eslora y del siglo III d.C. que ha sido rescatado en la entrada del puerto de St. Peter Port, en la isla de Guernsey, que es como nos dice, «el primer navío marino "céltico" que se ha descubierto». El casco de fondo plano de roble estaba bien conservado, en parte por un lecho de brea quemada, que había formado parte de la carga (posiblemente de trigo) cuando el barco se incendió y se hundió. Pero en realidad el barco de Guernsey —que posiblemente se construyó en la región del bajo Rin— tiene, como los mediterráneos, un casco liso, con tablones clavados en estructuras internas, más que tablones sobrepuestos clavados unos a otros⁶⁹. Por ello, dejando a un lado el tema del fondo plano, que coincide con la descripción de César y que se volverá a repetir en la *Ora Maritima* como propio de los barcos oceánicos ya entre los cartagineses⁷⁰, debemos mirar hacia el Mediterráneo para observar cómo se pudo llegar, en el siglo II d.C., a este tipo de embarcación mixta.

Frente a lo que suele ser habitual en la actualidad, en la Antigüedad y por una cuestión de pura lógica evolutiva los barcos se construían de afuera hacia adentro; o sea, que primero se iba formando el casco por aproximación de tablones que o bien se clavaban o cosían entre sí o se disponían a tope sujetándose mediante el machiembrado de ranuras y espigas, y sólo a medida que se iba considerando necesario se fortalecía este caparazón por medio de estructuras internas. En el Mediterráneo lo habitual era la construcción a tope, algo que parece haber sido heredado del mundo egipcio⁷¹ y que sólo se conoce realmente

⁶⁹ Obra citada, pp. 22-23. La datación, hacia 280-290 a juzgar por las monedas que contenía, así como otros detalles han sido tomados de A.J. Parker, *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces*, Oxford, 1992, p. 375, n° 1007. Construcciones similares mostrarían, según este autor, el barco hallado en Bruges (p. 78, n° 118) y otro de la misma época encontrado en Londres (Blackfriars) (p. 245, n° 606), aunque éstos eran algo menores: unos 15 m. de eslora y 92 Tm.

⁷⁰ Vv. 375-380: *Ultra has columnas propter Europae latus, / vicos et urbes incolae Carthagini / tenere quondam: mos at ollis hic erat, / ut planiore texerent fundo rates, / quo cymba tergum fusior brevius mare praelaberetur*. Trad.: «Mas allá de estas columnas, a lo largo de la costa de Europa, los habitantes de Cartago poseyeron en otro tiempo aldeas y ciudades; mas aquí tenían por costumbre construir las embarcaciones con fondo plano, para que el barco, con la parte inferior más ancha, pudiera navegar por un mar de poco calado». Según la edición ya citada de J. Gavalá Laborde. Respecto a los bajos, recuérdese el relato de Estrabón ya referido acerca del gaditano que encalló por voluntad propia.

⁷¹ J. Rougé, *La marine dans l'Antiquité*, Vendôme, 1975, pp. 31-49.

desde hace unos veinte años cuando L. Casson lo puso en evidencia estudiando los hallazgos arqueológicos deparados por esta joven rama de la ciencia de la Antigüedad que es la Arqueología Submarina⁷². Poco a poco, sin embargo, el esqueleto (quilla, cuadernas, borda...) fue tomando consistencia, dándose paso a una técnica «mixta» sobre todo a partir de finales del siglo II d.C., como lo mostraron J.P. Cuomo y J.M. Gassend al estudiar el pecio de la Bolsa de Marsella⁷³, pero hubo que esperar al siglo XI para poder datar el primer pecio que nos muestre una construcción enteramente de acuerdo con el método de esqueleto⁷⁴. Por lo demás, aunque lo normal como medio de propulsión en las naves de carga era la vela cuadrada, también era frecuente el uso en la proa de una vela o cebadera que servía fundamentalmente para ayudar las evoluciones del buque y poder navegar a barlovento. De todas formas hoy está demostrado que griegos y romanos conocían ya las velas de cuchillo, tanto la triangular como la tarquina o de abanico, al menos desde el siglo II a.C., por lo que podían alcanzar mayor velocidad de lo que se pensaba navegando con el viento a través⁷⁵ y parece quedar claramente superado el artículo publicado en 1954 por R. Dion⁷⁶ en el que negaba la posibilidad de que un barco procedente de Hispania pudiese ganar el Canal de la Mancha a causa de las dificultades extremas de navegación, contra lo que reaccionó, entre otros⁷⁷, M. Reddé en 1979⁷⁸, y nosotros nos decantamos por esa misma postura cuando en 1981 estudiamos las rutas comerciales de las ánforas olearias hispanas en el Occidente romano⁷⁹. Posteriormente J. Remesal lo afirmaría de la forma más tajante⁸⁰, sin implicar por ello la no existencia de la vía

⁷² L. Casson, «Ancient Shipbuilding: new light on an old source», *Transactions of the American Philological Association*, 94, 1963, pp. 28 ss., recogida luego en *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton, 1971.

⁷³ «La construction alternée des navires antiques et l'épave de la Bourse à Marseille», *Revue Archéologique de Narbonnaise*, XV, 1982, pp. 263-272.

⁷⁴ M.-P. Jézégou, «L'apparition en Méditerranée de la méthode de construction navale sur "squelette"», en *Navigations et migrations en Méditerranée de la Préhistoire à nos jours*, Paris, 1990, pp. 165-175.

⁷⁵ Recientemente el capitán Ricardo Arroyo ha sintetizado en un breve pero interesante artículo la «Evolución tecnológica de los medios de navegación en el Mediterráneo», *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 1, Cartagena, 1992, pp. 103-114. Del mismo hemos tomado estos datos.

⁷⁶ «Itinéraires maritimes occidentaux dans l'Antiquité», *Bulletin de l'Association des géographes français*, 243-244, pp. 128-135.

⁷⁷ Lo hicieron antes R. Sanquer, R. Piot, P. Galliou, «Les problèmes de navigation en Manche occidentale à l'époque romaine», Colloque E.N.S., junio 1976, *Caesardunum*, 12, 1977, pp. 491-500.

⁷⁸ «La navigation au large des côtes atlantiques de la Gaule à l'époque romaine», *Mélanges de l'École Française de Rome. Antiquité*, 91, 1979, pp. 481-489.

⁷⁹ *Habis*, 12, 1981, pp. 223-249.

⁸⁰ *La Annona Militaris y la exportación de aceite bético a Germania*, Madrid, 1986, pp. 77-79.

gala de transporte a través del Ródano, que es indudable como demuestran los hallazgos arqueológicos corroborando la opinión de Estrabón acerca de este transporte fluvial⁸¹. Queda por realizar un estudio detenido de este medio de navegación, pero creemos que existen suficientes indicios para pensar tanto en complementariedad como en competencia a juzgar por los datos de que disponemos y que no es este el lugar para desarrollar. En resumidas cuentas y para terminar esta breve digresión sobre los medios de navegación habremos de concluir que las influencias entre los mundos atlántico y mediterráneo parecen haber sido, como señala K. Greene⁸², mutuas y el hecho de que César copiase en Hispania en 49 a.C. técnicas de construcción naval aprendidas en Inglaterra⁸³, demuestra que no necesariamente eran mejores en todo las técnicas greco-romanas⁸⁴.

⁸¹ IV, 1, 14: «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 cenomanos y de los caletes, y de allí a Britania, que se alcanza en una travesía de menos de un día». Véase un esquema en nuestro trabajo «La navegación fluvial en época romana», *Revista de Arqueología*, XIII, n° 142, Febrero 1993, pp. 30-39.

⁸² Obra citada, p. 23.

⁸³ *Bell. Civ.*, I, 54: *Imperat militibus Caesar, ut naves faciant, cuius generis eum superioribus annis usus Britanniae docuerat. Carinae ac prima statumina ex levi materia fiebant; reliquum corpus navium viminibus contextum coriis integebatur.* Trad.: «Le ordena César a los soldados que hagan barcos del tipo que su experiencia en Britania en los años anteriores le había enseñado a hacer. La quilla y las primeras nervaduras se hacían de madera ligera, el resto del casco, tejido con mimbres, se cubría con pieles». Los barcos en cuestión eran relativamente grandes, pues para su traslado nos dice que fueron necesarias carretas unidas [*carris iunctis devehit*]. A. Schulten, *F.H.A.*, V, p. 46, comenta que en la *Ora Maritima*, v. 101, se hace referencia a estas embarcaciones. En efecto, el autor empleado por Avieno muestra una vez más tener un buen conocimiento de los sistemas de navegación atlánticos. Veámoslo de nuevo en la edición de Gavala, que consideramos superior a la de Schulten: Vv. 101-107: *Nullisque cymbis turbidum late fretum / et belluosi gurgitem Oceani secant; / non hi carinas quippe pinu texere, / facere morem; non abiete, ut usus est, / curvant faselos; sed, rei ad miraculum, / navigia iunctis semper aptant pellibus, / corioque vastum saepe percurrunt salum.* Trad.: «No surcan mayormente con naves el turbulento mar ni las aguas del Océano lleno de monstruos; pues no acostumbran a construir las barcas con madera de pino; no hacen sus barquillas con abeto, como es lo usual; sino que ¡cosa maravillosa! construyen siempre las embarcaciones con pieles cosidas y recorren generalmente el vasto mar sobre artefactos de cuero». Es de suponer que son el mismo tipo de embarcaciones a las que hace referencia Estrabón (III, 3, 7) al hablar de las gentes del Norte de Hispania, como antes dijimos. Sobre las embarcaciones cosidas con esparto habla, en la época de Augusto, Verrio Flacco según S. Pompeyo Festo, ed. Lindsay, p. 460, 24.

⁸⁴ Ni viceversa. Estrabón informa sobre la construcción de naves en el Sur de Hispania en los astilleros con madera del país (III, 2, 6 (144)) y cuando el propio César desea atacar Britania, tras diseñar el tipo de navío más apropiado (*earum modum formamque demonstrat*), hace venir de Hispania lo necesario para armarlas (*ea, quae sunt usui ad armandas naves, ex Hispania apportari iubet*) (*Bell. Gall.*, V, 1).

Pero volvamos a los planteamientos que la Roma oficial sostuvo frente al Océano. Los intereses de Gades en el Norte de Africa eran antiguos e importantes, como numerosas investigaciones han puesto de manifiesto⁸⁵, y las buenas relaciones mantenidas entre los libio-fenicios de uno y otro lado del Estrecho de Gibraltar⁸⁶ venían siendo aprovechadas por los comerciantes romanos desde hacía bastante tiempo⁸⁷ y eran por tanto bien conocidas sus posibilidades. Esta ciudad (y con ella toda la costa libio-fenicia hispana) era sinónimo de comercio y de pesca. F. Chaves y E. García Vargas⁸⁸ han puesto de relieve cómo la serie de monedas que representan al Hércules gaditano y los célebres atunes y que emiten ciudades no sólo costeras sino también del interior, evidencian los intereses industriales y comerciales gaditanos siempre ligados a las actividades del mar⁸⁹. El banco pesquero sahariano, adonde llegaban los pequeños «caballos» de los gaditanos⁹⁰, y las numerosas almadrabas, fijas o móviles, que interceptaban el paso de los escómbridos por el Estrecho en sus desplazamientos estivales⁹¹, habían permitido desde hacía mucho tiempo el desarrollo de una activísima industria de salazón de pescado, cuyos productos y subproductos (salsas: *garum*, *allec*, *muria*) eran ampliamente conocidos en el otro extremo de la cuenca mediterránea ya en el siglo V a.C.⁹². De los gaditanos nos dice Estrabón⁹³ que «son los hombres que aprestan los más numerosos y mayores barcos para viajar no sólo hacia el mar que nos concierne sino también hacia el de fuera». Y todo ello habría de pesar en el ánimo de César ante la evidente necesidad de atender a una guerra en Africa. La inteligente política de éste y luego la de Augusto habría de llevar a la

⁸⁵ Un resumen general de las mismas puede encontrarse en J. Alvar Ezquerro, *La navegación prerromana en la Península Ibérica: colonizadores e indígenas*, Madrid, 1981, pp. 294-301.

⁸⁶ Para las navegaciones entre *Baelo* y *Tingis*, vd. Estrabón, III, 1, 8 (140), ya citado; para las relaciones comerciales de *Malaca* con la costa opuesta, Estrabón, III, 4, 2 (156).

⁸⁷ Vd. J.M. Lassère, *Vbique populus*, pp. 71-72.

⁸⁸ «Reflexiones en torno al área comercial de Gades: Estudio numismático y económico», en *Estudios en Homenaje a Michel Ponsich*, Madrid, 1991, pp. 139-168.

⁸⁹ La explotación de las salinas, según los citados autores, jugaría un papel preponderante. El texto de Estrabón, III, 2, 6 (144), nos dice refiriéndose a los turdetanos que «hay en sus tierras sales minerales y no pocas corrientes de ríos salados, y también no poca salazón de alimentos, no sólo de allí, sino también del otro litoral de fuera de las Columnas».

⁹⁰ Estrabón, II, 3, 4 (99). Sobre estas navegaciones, que llegarían hasta las islas Canarias, puede verse A. García y Bellido, «La navegación ibérica en la Antigüedad, según los textos clásicos y la Arqueología», *Estudios geográficos*, XVI, 1944, pp. 553-559. J. Alvar, obra citada, p. 297, pone de relieve en cambio la ausencia de restos arqueológicos prerromanos en las propias islas. Véase S. Jorge Godoy, «Los cartagineses y la problemática del poblamiento de Canarias», *Tabona*, I, 1992-93, pp. 229-236.

⁹¹ Cf. Plinio, *N.H.*, XXXI, 94; Oppiano, *esc.* III, 620 (= *F.H.A.*, VIII, p. 308).

⁹² R.I. Curtis, *Garum and salsamenta*, Leiden, 1991, pp. 46-64.

⁹³ III, 5, 3 (168).

integración de la alta burguesía comerciante de la ciudad fenicia en el marco estamental de los caballeros al producirse la ya aludida transformación jurídica de aquélla en *municipium civium romanorum*⁹⁴, lo que explicaría el alto número de *equites* aquí existentes de que hablará Estrabón⁹⁵.

En cuanto a Augusto su política atlántica parece haber evolucionado con el paso de los años. Al principio parece mantener de manera abierta los planes africanistas y atlantistas de su antecesor en defensa de los fuertes intereses de los libio-fenicios hispanos (y en particular los gaditanos), pesqueros y comerciales, en la costa africana. En 38 a.C. *Tingis* había recibido el mismo estatuto jurídico romano que *Gades* por su apoyo a la causa de Octavio, en tanto que Bocco II de Mauritania se hacía cargo de un reino muy mediatizado por la política romana. En 33 a.C. muere este rey sin descendencia y Octavio gobierna directamente sus estados por medio de dos prefectos hasta 25 a.C.. Durante estos años Roma afianzó su presencia en esta zona atlántica estableciendo colonos (*Zelis*, *Banassa*, *Babba*, etc.) en medio de un trasiego de población entre ambas orillas del Estrecho de Gibraltar que nos ha quedado reflejado por la *Geografía* de Estrabón⁹⁶. Pero tras el pacto constitucional de 27 a.C. las cosas iban a cambiar bastante en apariencia: en 25 a.C. se reconstituye el reino para el nómada Juba II, en tanto que las colonias atlánticas quedaban ligadas a la Bética⁹⁷. Mauritania no quedaba integrada directamente en el Imperio de momento, pero la presencia de Roma tampoco se esfumaba. Además, el hecho de que Juba II, auténtico rey vasallo de carácter helenístico, fuese honrado como patrono y duovir quinquenal al menos en dos de los principales centros comerciales semitas de la Península, como eran Cádiz⁹⁸ y Cartagena⁹⁹, es todo un síntoma de las buenas e intensas relacio-

⁹⁴ W. Seston, «Gades et l'Empire Romain», *Cuadernos de Historia*, II, 1968, p. 9. M. Clavel y P. Lévêque, *Villes et structures urbaines dans l'Occident romain*, Paris, 1971, p. 228.

⁹⁵ III, 5, 3 (169).

⁹⁶ III, 1, 8 (140): «También *Zelis* era vecina de *Tingis*, pero los romanos la trasladaron a la orilla opuesta, añadiendo incluso algunos habitantes procedentes de *Tingis*; enviaron también colonos propios y denominaron *Iulia Izoa* a la ciudad». Esta nueva colonia debía hallarse muy próxima a *Carteia* a juzgar por lo que nos dice su ilustre hijo Pomponio Mela (II, 5, 96): *Et sinus ultra est in eoque Carteia, ut quidam putant aliquando Tartesos, et quam transvecti ex Africa Phoenices habitant atque unde nos sumus: Tingentera*. Hemos cambiado los signos de puntuación porque entendemos que así se superan todas las dificultades de lectura del texto: «Y más adelante hay un golfo y en él está *Carteia*, que algunos creen que en otro tiempo fue Tartesos, y [también está] la que habitan fenicios trasladados desde Africa y de donde además somos nosotros: *Tingentera*».

⁹⁷ Plinio, *N.H.*, V, 2. Cf. H. Pavis d'Escurac, «Les méthodes de l'imperialisme romain en Maurétanie de 33 avant J.C. à 40 après J.C.», *Ktéma*, 7, 1982, p. 230.

⁹⁸ P. Rufo Festo Avienio, *Ora Maritima*, vv. 257-283.

⁹⁹ *C.I.L.*, II, 3417. Por las monedas podemos saber que fue duovir quinquenal junto con *Gn. Atellius*, y también por las monedas llegamos a conocer que repitió el cargo el hijo de aquel rey y Cleopatra Selene, Ptolomeo, quien compartió duovirato con *C. Laetilius Apalus* (A. Delgado,

nes comerciales mantenidas por los hispanorromanos en el área atlántica meridional en esta época. Este rey mantenía fuertes intereses comerciales e industriales (púrpura) en el Atlántico¹⁰⁰ y pensamos que no debe andar muy descarrado P. Schmitt¹⁰¹ cuando entiende que su reconocimiento de las Islas Canarias, relatado por Plinio¹⁰², fue realizado con el apoyo de una flota romana a fin de completar los datos del informe de Polibio, que habría podido conocer durante su larga estancia en Roma como rehén tras la derrota de su padre en Tapso. Y es que no debemos olvidar que, como señala Pavis d'Escurac¹⁰³, una de las principales obligaciones de los príncipes vasallos de Roma era «asegurar, en su reino, la libre circulación de los inmigrados romanos o itálicos, y favorecer su instalación y el florecimiento de sus actividades comerciales». Por ello resulta perfectamente normal que las monedas de plata y de bronce acuñadas por Juba II o su hijo Ptolomeo se adecuen a los patrones romanos y que por otro lado, que nos interesa resaltar especialmente, sean tan abundantes en esta zona los bronces acuñados en Hispania¹⁰⁴.

Con respecto a Britania la política de Augusto no fue menos ambigua. R. Syme, siguiendo a Casio Dión¹⁰⁵, señala que cuando, tras el pacto constitucional de 27 a.C., se dirigió a la Galia, «en todas partes se esperaba sin fundamento (esperanza aireada en las preces de los poetas y recordada por los historiadores) que su propósito fuese invadir la lejana isla de Britannia, que su divino padre había descubierto para los romanos y había sido el primero en hollar con sus plantas»¹⁰⁶; pero que esta conquista no entraba en sus planes. Estrabón, que nos indica que «hay cuatro trayectos usuales que se utilizan para ir a la isla desde el

Nuevo método de clasificación de las medallas autónomas de España, Sevilla, 1876, tomo III, p. 69.). También es igualmente interesante que este mismo C. Laetilius fuese honrado por los *piscatores et propolae* (revendedores) cartagenos, lo que podría ser un indicio de la preocupación por los temas pesqueros por parte de las autoridades, lo cual sería el motivo principal para mantener estrechas relaciones con los reyes mauritanos.

¹⁰⁰ Véase P. Romanelli, *Storia delle province romane dell'Africa*, Roma, 1959, pp. 164, 168-169 y 171-173, especialmente estas últimas. Cf. Plinio, *N.H.*, V, 1, 16.

¹⁰¹ «Connaissance des Iles Canaries dans l'Antiquité», *Latomus*, 27, 1968, p. 375.

¹⁰² *N.H.*, VI, 37, 203-205.

¹⁰³ Art. cit., p. 231.

¹⁰⁴ Véase el cuadro realizado por C. Rodewald, *Money in the age of Tiberius*, Manchester, 1976, p. 148, sobre los hallazgos monetarios en Mauritania. Véase también J. Marion, «Note sur la contribution de la numismatique a la connaissance de la Maurétanie Tingitane», *Antiquités Africaines*, I, 1967, pp. 117-118, y J.M. Blázquez, «Relaciones entre Hispania y Africa desde Alejandro Magno hasta la llegada de los árabes», *Die Araber in der alten Welt*, Berlín, 1969, p. 477. Es interesante constatar, como hace J. Marion, el mayor peso que adquieren ahora las relaciones económicas entre *Carteia* y Mauritania, en detrimento de *Gades*.

¹⁰⁵ LIII, 25, 2.

¹⁰⁶ *La revolución romana*, Madrid, 1989 [1939], p. 419.

continente, partiendo de las desembocaduras del Rin, del Sena, del Loira y del Garona»¹⁰⁷, muestra el escaso interés económico de la conquista con las siguientes palabras: «Ahora, sin embargo, algunos de los que allí ejercen el poder, habiéndose agenciado con embajadas y servicios la amistad de César Augusto, han consagrado exvotos en el Capitolio y casi hicieron familiar toda la isla a los romanos; así, no sólo soportan pesados impuestos por las cosas que llevan de allí a Galia sino también por las que hacen salir de aquí (son éstas cadenas y gargantillas de marfil, servicios de ámbar y cristal y otra mercancía menuda por el estilo), de suerte que en absoluto hay necesidad de ocupación de la isla: pues se necesitaría por lo menos una legión y alguna caballería, de modo que al sacar tributo de ellos el gasto para el ejército llegaría a ser igual a las riquezas entregadas; pues la necesidad de la fuerza aplicada haría decrecer los resultados de los tributos impuestos y ofrecería algunos peligros»¹⁰⁸. O sea, que los romanos habían heredado los derechos aduaneros a que hacía referencia César cuando nos hablaba de la conquista de Normandía y no pensaban, de momento, en la conquista.

Pero en absoluto se puede ver despreocupación por el tema en Augusto. De hecho entendemos que la inmediata iniciación de la campaña (26 a.C.) para ocupar todo el Norte de la Península Ibérica tiene una dimensión atlántica que no ha sido suficientemente resaltada, pues significaba unir de forma directa bajo el gobierno de Roma el territorio de Galicia con el galo¹⁰⁹, lo que habría de favorecer en el futuro en gran medida las comunicaciones marítimas en el eje Norte-Sur del Imperio. En 19 a.C. el objetivo estaba conseguido (tal vez hiciese alusión a ello el *Portus Victoriae Iuliobrigensium*) y D.S. Peacock¹¹⁰ llama nuestra atención sobre la temprana aparición en Britania, ya en la época de Augusto y por tanto bastante antes de su conquista por Roma, de un producto como el aceite bético que era símbolo de la romanidad y que difícilmente se explica cómo comenzó a ser empleado de forma tan notable por un pueblo ganadero, acostumbrado a la grasa animal¹¹¹, cuando sabemos que no sucedió lo mismo en el N.O. de nuestra Península donde el aceite «prácticamente no aparece documentado»¹¹², frente al vino, que conoce una fuerte expansión representada arqueológicamente

¹⁰⁷ III, 5, 2 (199).

¹⁰⁸ IV, 5, 3 (200).

¹⁰⁹ Augusto, *Res Gestae*, XXVI, 2: *Gallias et Hispanias provincias, item Germaniam qua includit Oceanus a Gadibus ad ostium Albis fluminis pacavi*. Cf. J.L. Naveiro López, obra citada, pp. 132-133. Floro, II, 33, 49, habla de las acciones bélicas apoyadas desde el mar.

¹¹⁰ «Amphorae in Iron Age Britain: a Reassessment», en *Cross-Channel trade between Gaul and Britain in the pre-roman Iron Age*, Londres, 1984, p. 40.

¹¹¹ Señala J. Fontana, en *La Historia después de la Historia*, Barcelona, 1992, pp. 52-53, citando a G. Orwell, que «parece que es lícito sostener que los cambios de dieta son más importantes que los cambios de dinastía o incluso de religión».

¹¹² J.L. Naveiro López, *El comercio antiguo en el N.W. peninsular*, p. 67.

por las ánforas béticas de tipo Haltern 70 que se encuentran no sólo en yacimientos costeros sino también del interior, aunque normalmente ligados a las grandes arterias fluviales de la zona¹¹³. Cobra amplio sentido así la apreciación de Horacio sobre aquel mercader «que vuelve a ver tres y cuatro veces al año impunemente el mar Atlántico»¹¹⁴. A este respecto la comparación teórica de costes del transporte a Britania realizada por D.S. Peacock¹¹⁵ con la mucho mayor baratura relativa del transporte marítimo desde el Mediterráneo (evidentemente más aún desde la desembocadura del Guadalquivir) hacia la isla explica por sí misma el interés de la conquista del territorio de cántabros y astures cuando se plantease nutrir a los ejércitos que luchasen en Germania en las dos últimas décadas del siglo I a.C., convirtiendo la frontera del Rin «en una zona comercial consumidora de materias primas y productora de bienes manufacturados»¹¹⁶ que tiene su reflejo en yacimientos isleños como el de Skeleton Green, lo que influyó a su vez sobre el desarrollo de la cultura indígena. En este sentido M. Beltrán Lloris ha llamado la atención sobre el hecho de que los envases olearios béticos (tipos Oberaden 83, Rödgen 70, Haltern 71,...) alcanzan desde el primer momento los mercados de Roma y Renania¹¹⁷ en tanto que J. Baudoux¹¹⁸ constata ya su tímida presencia en el Nordeste de la Galia. A. Desbat y St. Martin-Kilcher¹¹⁹, por otro lado, han puesto de manifiesto cómo las ánforas olearias de la Bética (Dressel 20), presentes desde los años 30-20 a.C. en el valle del Ródano, no hacen sino aumentar muy considerablemente su número a partir del 15 a.C., como sucedió igualmente con las ánforas que contenían normalmente productos de la vid (Haltern 70) y de

¹¹³ J.L. Naveiro, Obra citada, pp. 66-67.

¹¹⁴ *Carm.*, I, 31, vv. 13-15.

¹¹⁵ «The Rhine and the problem of Gaulish wine in Roman Britain», en *Roman shipping and trade: Britain and the Rhine provinces*, Hertford, 1978, p. 49. Véase también C. Carreras Monfort, *Una reconstrucción del comercio en cerámicas: la red de transportes en Britannia. Aplicaciones de Modelos de Simulación en PASCAL y SPANS*, Barcelona, 1994.

¹¹⁶ B. Cunliffe, «Relations between Britain and Gaul in the First Century B.C. and Early First Century A.D.», ya citado, pp. 14-15 y 19.

¹¹⁷ «El aceite en Hispania a través de las ánforas: la concurrencia del aceite itálico y africano», *II Cong. Int. sobre producción y comercio del aceite en la Antigüedad*, Madrid, 1983, pp. 540-541. A. Hesnard, «Un dépôt augustéen d'amphores à la Longarina, Ostie», *Memoirs of the American Academy in Rome*, XXXVI, 1980, p. 148. En este último lugar las ánforas olearias béticas duplican ya a las de Brindisi, que en adelante desaparecen del mercado. Cf. S. Loeschcke, «Die römische und die belgische Keramik», en Ch. Albrecht, *Das Römerlager in Oberaden*, II, Dortmund, 1942.

¹¹⁸ «Le commerce des amphores dans le Nord-Est de la Gaule. Premier bilan», *Ktema*, 13, 1988, p. 100.

¹¹⁹ «Les amphores sur l'axe Rhône-Rhin à l'époque d'Auguste», *Anfore romane e storia economica: un decennio di ricerca*, Roma, 1989, pp. 339-365.

salazones (Dressel 7, 8 y 9; también algunas Dressel 12)¹²⁰. En Vienne y Lyon, la disminución de los productos itálicos en provecho de los productos hispánicos es evidente. En el primero de estos lugares observan cómo a lo largo de los últimos treinta años anteriores al cambio de era los productos itálicos caen del 52% al 21% en tanto que los productos hispánicos pasan del 18% al 39%. Y si en estos lugares las ánforas de vino de Cataluña ocupan una parte muy importante, no sucede lo mismo en los lugares limitáneos del Rin, donde las ánforas de aceite y sobre todo de salazón béticas exceden ampliamente a las ánforas de vino. Así, en Rödgen -de manera similar a Haltern- «las ánforas de aceite y salmuera son ampliamente mayoritarias con un 72% (de un total de 118 ánforas, las Dressel 20 cuentan con 46 ejemplares, o sea el 39% y las Dressel 7/11, 39 ejemplares, o sea el 33%). Las importaciones hispánicas se aproximan al 86% con 101 ánforas. A pesar de todo esto se nota la ausencia de Pascual 1». Algo similar se observa en Nimega, donde las ánforas de aceite y salmuera representan respectivamente el 45% y el 60% frente al 9% de las ánforas de vino. Concluyen los autores del estudio sobre el eje Ródano-Rin en la época de Augusto que «lo más flagrante es la rápida desaparición de las ánforas italianas y la precoz emergencia de las importaciones hispanas, que sobrepasan el 50% desde el comienzo del siglo I d.C., y en particular las de la Bética». Queda, no obstante, por dilucidar qué parte de estas ánforas viajaron a Germania través del Ródano y cuántas pudieron llegar al Rin por la vía más barata, aunque peligrosa, del Océano. El pecio de la isla de Wight, con ánforas de tipo Haltern 70¹²¹ puede ser todo un síntoma de este último tipo de navegaciones.

No tenemos ninguna noticia acerca de la política atlántica de Tiberio, pese al estudio que sobre él hemos realizado con anterioridad y que nos podría haber dado alguna pista al respecto¹²², aunque sabemos que la minería del S.O. experimentó un notable avance que hubo de repercutir en el transporte marítimo de dicha fachada¹²³. Hay que destacar, en todo caso, que el desarrollo de dicha zona litoral, hasta *Olisipo*, la «capital litoral de Lusitania», que ha sido estudiado por V.G. Mantas¹²⁴ y que aparece claramente relacionado con el área mediterránea a

¹²⁰ J. Baudoux, art. cit., p. 99, constata el mismo fenómeno para el Nordeste de la Galia.

¹²¹ A.J. Parker, *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces*, Oxford, 1992, pp. 218-219, n° 521. No conocemos confirmación de la noticia acerca de un pecio con ánforas «redondas» (¿Dressel 20?) que M. Reddé, «La navigation au large des côtes atlantiques de la Gaule à l'époque romaine», cit. p. 487, n. 29, refiere como cercano a Guernsey.

¹²² G. Chic, «Economía y política en la época de Tiberio. Su reflejo en la Bética», *Laverna*, 2, Munich, 1991, pp. 76-128. Es anecdótica la noticia que transmite Plinio (*N.H.*, IX, 4, 9) acerca de la legación que los magistrados de *Olisipo* enviaron a Tiberio para informarle de la existencia de un tritón marino que tocaba la caracola en una cueva.

¹²³ Cf. F. Chaves Tristán, «Aspectos de la circulación monetaria de las cuencas mineras andaluzas: Riotinto y Castulo (Sierra Morena)», *Habis*, 18-19, 1987-1988, pp. 625 y 628.

¹²⁴ «As cidades marítimas da Lusitania», en *Les villes de Lusitanie romaine*, Paris, 1990, pp. 149-205.

través de un activo comercio, se nos muestra ligado a la distribución de los minerales alemanes. No debe ser sólo una casualidad el hecho de que casi todos los hallazgos de anclas con cepos de plomo de la costa portuguesa se encuentren por debajo de la desembocadura del Tajo, siendo bastante más raros más al norte, donde sólo se encuentran en la isla de Berlenga y, ya en costa gallega, en la ría de Pontevedra (Punta Udra)¹²⁵.

Otra cuestión que hay que tener presente es el hecho sacado a la luz por A. Desbat de la posibilidad de que se transportase vino o salmuera desde Hispania y a partir del siglo I en barriles de madera, de la misma manera que hoy sabemos que se hacía el traslado de productos a granel en *dolia*, siendo luego trasvasados a otros envases más pesados o caros, como parece haber sido el caso de las ánforas producidas en Lyon desde fines del siglo I a.C.¹²⁶. El autor opina que estos embalajes, perfectamente datados en el siglo I contra la opinión generalizada, podrían explicar la debilidad relativa de determinados tipos de ánforas en ciertos campamentos, y recoge, para España, los ejemplos gráficos de la pátera de Castro Urdiales y la estela de *Sentia Amaranis*, en Mérida, ambos datables en el siglo I. Que los salazones se trasladaron en tiempos pasados en toneles de madera queda claro por el hallazgo de uno de éstos, del siglo XVI, aún con su contenido en la Praia de Barra (Cangas de Morrazo, Pontevedra)¹²⁷, lo mismo que todo parece indicar que, frente a lo que sucede en el Mediterráneo¹²⁸, en la

¹²⁵ F.J.S. Alves, F. Reiner, M.J.R. Almeida y L. Veríssimo, «Os cepos de âncora em chumbo descobertos em águas portuguesas - contribuição para uma reflexão sobre o navegação ao longo da costa atlântica da Península Ibérica na Antiguidade», citado, pp. 114 y 118.

¹²⁶ A. Desbat, «Un bouchon de bois du Ier s. après J.-C. recuilli dans la Saône à Lyon et la question du tonneau à l'époque romaine», *Gallia*, 48, 1991, pp. 319-336.

¹²⁷ A. de la Peña Santos, «Primeras prospecciones arqueológicas subacuáticas en el litoral de Pontevedra», *Pontevedra Arqueológica*, 1, 1984, pp. 217-219.

¹²⁸ Parece fuera de discusión que el principal producto alimenticio exportado por la Bética, y desde una época más temprana, fue el pescado salado y sus derivados, al menos si juzgamos por los datos proporcionados por la arqueología submarina que nos indican la superioridad numérica de las ánforas de salazón. En este sentido R. Pascual Guasch, en un estudio estadístico realizado sobre los pecios del Mediterráneo occidental («La evolución de las exportaciones béticas durante el Imperio», *I Cong. Int. sobre producción y comercio del aceite en la Antigüedad*, Madrid, 1980, pp. 233-242), ha puesto de manifiesto que la exportación de salazones hispanas era importante desde antes de la obra colonizadora de Augusto, y que en la época floreciente de la primera mitad del siglo I d.C., cuando el aceite había comenzado a exportarse de forma destacada, seguían constituyendo las salazones un porcentaje muy elevado (80% según el autor), aunque creemos que del mismo habría que deducir una parte correspondiente al vino, cuyas ánforas no distingue de las de conservas de pescado. Ver P.R. Sealey, *Amphoras from the 1970 Excavation at Colchester Sheepen*, Oxford, 1985., pp. 145-146. El predominio de las ánforas de salazones se muestra con claridad en el pecio augusteo de Sud-Perduto (P. Pomey, «Recherches sous-marines», *Gallia*, 1987-1988, 1, p. 53; B. Liou y C. Domergue, «Le commerce de la Bétique au Ier siècle de notre ère. L'épave *Sud-Lavezzi 2* (Bonifacio, Corse du Sud)», *Archaeonautica*, 10,

zona atlántica son más escasas las ánforas de salazones, como señala D.S. Peacock, dándose proporciones similares en Britania y en, p. ej., *Vindonissa*¹²⁹, aunque no sucede así con las de aceite, que sin embargo casi están ausentes de Galicia¹³⁰. Aunque el tema no deja de ser muy inseguro y las motivaciones pueden ser diversas, tal vez no estaría de más recordar que algunas de las sepulturas en *cupae* del S.O. peninsular (Mértola, Quinta do Marim, Beja) muestran clarísimamente la forma del tonel¹³¹.

Si la política de Tiberio parece haber sido la continuación de la llevada a cabo por Augusto, sucede de forma muy distinta con Gayo «Calígula». Descendiente tanto de Augusto como de Marco Antonio (el auténtico heredero político de las ideas de César), va a recuperar las ideas de este hombre, tal vez más amante de Egipto que de Cleopatra, y no será por simple capricho por lo que termine prohibiendo la celebración de la victoria de Actium en 39¹³². Hombre joven (accede al poder con 25 años) y con una popularidad heredada de su padre Germánico, se encuentra con una situación financiera mejor que la que tuvo que soportar su antecesor en el comienzo de su reinado¹³³. Todo ello va a coadyuvar a que el Imperio se convierta de nuevo con Calígula en expansivo y agresivo y, en el aspecto que ahora nos interesa, se vuelve a mirar abiertamente hacia el Atlántico. En el referido año 39, habiendo tomado el consulado, se dirigió a la Galia para pasar luego al Rin y se dispuso a invadir Germania y Britania el año 40, aprovechando el pretexto de la querrela del rey Cunobelino —que había situado su capital en la próspera Camulodunum— con su hijo Amminio¹³⁴. Por razones

1990, p. 122), y lo mismo se puede decir del depósito contemporáneo de ánforas encontrado en La Longarina (Ostia) (A. Hesnard, «Un dépôt augustéen d'amphores à la Longarina, Ostia», *The Seaborne Commerce of Ancient Rome: Studies in Archaeology and History (Memoirs of the American Academy in Rome)*, XXXVI, 1980, p. 149: de un total de 139 ánforas béticas, 32 son Haltern 70, 6 Dressel 20 y 101 Dressel 7-11). El pecio Lavezzi 3, del primer cuarto del siglo I, contenía ánforas de salazón de tipo Dressel 14 (B. Liou, «Le commerce de la Bétique au Ier siècle de notre ère. Notes sur l'épave Lavezzi 1 (Bonifacio, Corse du Sud)», *Archaeonautica*, 10, 1990, p. 134).

¹²⁹ «Amphorae in Iron Age Britain: a Reassessment», en *Cross-Channel trade between Gaul and Britain in the pre-roman Iron Age*, Londres, 1984, p. 42.

¹³⁰ J.L. Naveiro López, *Obra citada*, p. 69.

¹³¹ J. Encarnação, *Inscrições romanas do Conventus Pacensis*, Coimbra, 1984, n° 50, 103 y 256.

¹³² Cf. P. Ceausescu, «Caligula et le legs d'Auguste», *Historia*, 22, 1973, pp. 269-283. Esta tendencia egipizante de la monarquía romana que se muestra abiertamente a partir de Calígula ha sido bien esquematizada por P. Petit en *Le Haut-Empire*, Paris, 1978, p. 89.

¹³³ Suetonio, *Calig.*, XXXVII.

¹³⁴ Suetonio, *Calig.*, XLIII-XLVIII. J.P.V.D. Balsdon, *The Emperor Gaius (Caligula)*, Oxford, 1934, pp. 58-95. Este autor niega la «locura» del joven emperador y estima que hay un plan en toda su política que fue rechazado por sus enemigos, quienes lo presentaron como un demente. Cf. del mismo autor «The Principates of Tiberius and Gaius», *A.N.R.W.*, II, 2, Berlín-New York, 1975, pp. 86-94, y en particular p. 93. Estimamos que su postura es mucho más sensata que la de sus detractores por razones de tipo económico que habrá que desarrollar en otro momento.

que en realidad ignoramos, la empresa no se llevó a cabo, pero es sintomático que este hombre que se preocupaba por el comercio —como demostró proyectando la construcción del canal de Corinto, que luego habrían de intentar realizar Nerón y Vespasiano¹³⁵, y procurando una cierta unificación monetaria que suprimía particularidades locales¹³⁶— dejase como testimonio un faro, presumiblemente en Boulogne, destinado a favorecer la navegación en la zona¹³⁷.

Hay un hecho en el reinado de Calígula que tendrá gran importancia en la Península. Se trata de la política en el Norte de África. La provincia de *Africa* era uno de los principales abastecedores de trigo para Roma, por tanto el control de esa zona era vital para el emperador. Augusto había seguido con respecto al territorio una política ambigua. A pesar de ser una provincia urbanizada y pacificada había dejado un cuerpo de ejército, la *legio III Augusta*. Se trataba de una provincia senatorial sin dejar de ser imperial. Su situación no era clara (por ser senatorial y tener ejército). Calígula pone el ejército de la provincia directamente bajo su control; elimina el poder efectivo senatorial y nombra un representante directo para el gobierno de la zona fronteriza. Es, en síntesis, la política iniciada con Augusto y Tiberio según la cual los emperadores buscan el control directo de las fuentes de abastecimiento para dominar las bases del régimen. En realidad, las noticias que tenemos acerca del aprovisionamiento de Roma en la época de Calígula nos hablan de dificultades, que luego Claudio intentará afrontar con

¹³⁵ Suetonio, *Calig.*, XXI: *ante omnia Isthmum in Achaia perfodere, miseratque iam ad dimittendum opus primipilarem*; Nero, XIX. Josefo, *Bell. Iud.*, III, 10, 10. Cf. R. MacMullen, «Roman Imperial Building in the Provinces», *Harvard Studies in Classical Philology*, LXIV, 1959, pp. 207-235.

¹³⁶ La sustitución de la moneda local por la estatal se fue haciendo en Hispania de forma paulatina y progresiva hasta la época de Calígula. Cf. J.-P. Bost y F. Chaves, *Belo IV. Les monnaies*, Madrid, 1987, pp. 40 y 45. También M. Grant, «The decline and fall of city-coinage in Spain», *N.C.*, IX, 1949, pp. 93-106. En p. 98 sitúa el final entre el otoño de 39 y el mes de Enero de 41.

¹³⁷ Suet., *Calig.*, XLVI: «Hizo también construir [Calígula], en recuerdo de su victoria, una torre muy elevada, donde tenían que brillar fuegos todas las noches, como sobre la del Faro [en Alejandría], para iluminar el camino de las naves». «El empleo de faros en el mundo antiguo -nos dice S. Ordóñez Agulla [«El faro de Gades y las fuentes medievales», *2º Cong. Pen. de Hª Antigua*, Coimbra, 1993, p.]- es un fenómeno bien constatado en las fuentes; su construcción se hacía ineludible por los problemas técnicos que presentaba la navegación y por las cada vez mayores necesidades -ya refiriéndonos al mundo romano- que el intercambio comercial y la apertura de nuevas fronteras requerían. La inexistencia de la brújula, relojes, cartas náuticas, hacía necesario el recurso a la construcción de edificios cuya misión primordial era señalar los escollos y las formaciones arenosas y ayudar al navegante en la travesía nocturna; no obstante la función fundamental de los faros en la antigüedad era indicar con claridad la entrada a los puertos, marcando los lugares para fondear. En este sentido eran más bien faros portuarios que faros en el sentido moderno del término».

medidas estructurales. Séneca¹³⁸ nos dice que a los pocos días de morir Gayo no quedaban suministros en la ciudad más que para una semana, lo que Casio Dión¹³⁹ achaca de forma inverosímil al empleo de barcos de carga para construir un puente entre Baias y el malecón de Puzzoli. En realidad, como sugiere P. Garnsey¹⁴⁰, la escasez del último año en Roma se puede poner mejor en relación con los disturbios ocurridos en Africa en 40, que afectarían a *musulamii* y *numidae* y que habrían impedido un correcto aprovisionamiento.

Es en el marco del afianzamiento del poder imperial en Africa en el que hay que situar, según J.C. Faur¹⁴¹, el asesinato, por fútiles motivos, del último rey de Mauritania, Ptolomeo, descendiente de Juba II y de su esposa Cleopatra Selene —hija de Marco Antonio— y la anexión de su reino en el momento en que Calígula se dirigía al Océano, como señala Casio Dión¹⁴². Esta circunstancia nos inclina a pensar que la conquista del reino atlántico había sido contemplada en el marco de una política general en la dirección ya apuntada en el siglo I a.C.. El hecho de que luego se dividiera *Mauretania* en dos provincias, una mediterránea y otra atlántica¹⁴³ podría apuntar a lo mismo. No obstante Calígula no pudo concluir la conquista, debido a la revuelta de Aedemón, pues fue asesinado no mucho después, en el citado año 40.

Claudio, que continúa en muchos aspectos la línea de su sobrino, prosigue la campaña de Mauritania, que termina con la conquista total y la ya citada división en dos provincias, posiblemente hacia el año 43, según D. Fishwick¹⁴⁴. El abastecimiento de las tropas en campaña se llevó a cabo a través de la Bética, lo que es muy probable que estuviese en relación con las dificultades de abastecimiento desde Africa que marcaron el final del reinado de Calígula¹⁴⁵. Esta habría de ser la razón de que Claudio castigara, expulsándolo del Senado en 44, a Umbonio

¹³⁸ *Brev. vit.*, 19, 5.

¹³⁹ LIX, 17, 2. Cf. Suetonio, *Calig.*, XIX.

¹⁴⁰ *Famine and food supply in the graeco-roman world*, Cambridge, 1988, p. 229.

¹⁴¹ «Calígula et la Mauritanie: le fin de Ptolémée», *Klio*, 55, pp. 249-271.

¹⁴² LIX, 25, 1. Cf. D. Fishwick, «The Anexation of Mauretania», *Historia*, XX, 1971, pp. 467-487.

¹⁴³ Plinio, *N.H.*, V, 2.

¹⁴⁴ Art. cit., pp. 480-484.

¹⁴⁵ Una de las primeras medidas que el nuevo emperador hubo de tomar fue la de hacer frente al problema de desabastecimiento que afectaba a la *Urbs* cuando murió Calígula (Séneca, *Brev. vit.*, 19, 5). Las acuñaciones de 41 y 42 nos dan testimonio de esta preocupación imperial mediante la leyenda CERES AVGVSTA (*BMC*, 1, pp. 183-184, 191) y Casio Dión (LIX, 17.2.) nos indica que en este último año el emperador, en medio de una fuerte crisis de abastecimiento, se planteó la necesidad de construir un nuevo puerto que agilizara los suministros. P. Garnsey (*Famine and food supply in the graeco-roman world*, Cambridge, 1988, p. 223), quien recoge estos datos, estima que «debió resolver la crisis persuadiendo a los comerciantes a navegar en invierno, como en 51».

Silo, gobernador de esta provincia Bética, por no estar diligente en el envío de trigo¹⁴⁶. Y en este ambiente la cada vez más intensa relación entre la Península y el Norte de Africa va a suponer la promoción de una serie de ciudades, tanto a un lado como a otro del estrecho. Así, en el Sur de Hispania, *Baelo Claudia* se transforma en municipio, mientras que *Tingis* (Tánger), *Lixus* (Larache) y *Volubilis*, en el Norte de Africa, pasan de municipios a colonias. Según M. Ponsich¹⁴⁷ «las antiguas industrias pesqueras de la zona del estrecho de Gibraltar alcanzaron su máximo esplendor en el reinado de Claudio»¹⁴⁸, y la demanda de moneda se hizo más fuerte que nunca antes en la Bética en la misma época¹⁴⁹.

Se continúa, por otra parte, la anexión de Britania¹⁵⁰, anteriormente rechazada como poco rentable por Augusto, sin que sepamos si hubo algún cambio notable en la percepción de la ventaja económica que suponía ahora la sumisión de este territorio¹⁵¹, rico en estaño y plomo, que habría de hacer pronto en este aspecto la competencia a Hispania¹⁵². La conquista de Britania, considerada por Claudio como una victoria sobre el Océano¹⁵³, es de gran importancia para la

¹⁴⁶ Cass. Dio, LX, 24. 5.

¹⁴⁷ *Aceite de oliva y salazones de pescado. Factores geoeconómicos de Bética y Tingitania*, Madrid, 1988, p. 37.

¹⁴⁸ Este esplendor es extensible a *Ossonoba*, de la que V.G. Mantas sospecha que experimentó también una promoción municipal bajo Claudio. Véase en su artículo citado, pp. 183 y 190.

¹⁴⁹ Cf. J.-P. Bost y F. Chaves, *Belo IV. Les monnaies*, pp. 52-57. Hemos tratado más extensamente todos estos asuntos en *La proyección económica de la Bética en el Imperio Romano (época Altoimperial)*, Sevilla, 1994, pp. 26-28 y 58-60.

¹⁵⁰ Una apretada síntesis, con causas y pretextos, puede leerse en P. Petit, *Le Haut-Empire*, Paris, 1978, pp. 97-98. Hay que subrayar el hecho de que, en conexión con esta conquista, se construyese la *fossa Corbulonis* en 46-47 para unir el Mosa con el Rin y facilitar el comercio con Britania. Cf. S.J. de Laet, «Claude et la romanisation de la Gaule septentrionale», *Mélanges d'Arh. et d'Hist. André Piganiol*, Paris, 1966, pp. 951-960. Para el desarrollo de este comercio puede verse M. Hassall, «Britain and the Rhine provinces: epigraphic evidence for Roman trade», en J. du Plat Taylor y H. Cleere (eds.), *Roman shipping and trade: Britain and the Rhine provinces*, Londres, 1978, pp. 41-48.

¹⁵¹ P. Garnsey y R. Saller, en *El Imperio Romano. Economía, sociedad y cultura*, Barcelona, 1991, p. 18, suponen que no hubo ningún cambio y que la conquista sólo sirvió para distraer la atención de las dificultades políticas del acceso y los primeros años de Claudio. No estamos muy seguros de que fuese así de simple, como se deduce de cuanto estamos exponiendo. ¿Por qué se mantuvo, si no, la conquista tras la caída de la dinastía Julio-Claudia?

¹⁵² En realidad, nos dice D. Nash en «Imperial expansion under the Roman Republic», *Centre and periphery in the ancient world*, Cambridge, 1987, p. 100, la conquista, en otro tiempo rechazada, había llegado a ser ahora una propuesta más atractiva, como había sucedido también con otros territorios, conquistados luego de ser desdichados en un primer momento, como es también ahora el caso de Tracia.

¹⁵³ Suetonio, *Claud.*, XVII.

Península Ibérica, especialmente para la Bética (pero también para la Lusitania), debido a las necesidades de aprovisionamiento del ejército desplazado, como nos muestra el yacimiento del centro militar de Colchester Sheepen, cuyos materiales se concentran entre los años 43 y 60/61 y donde el 63'5% de los contenidos de las ánforas tenía un origen bético, destacando el aceite de forma notable¹⁵⁴. La Lusitania se convierte en un lugar de paso hacia las Islas Británicas¹⁵⁵ y adquiere con Claudio un desarrollo considerable, como ya mostró D. Nony¹⁵⁶: Se construyen numerosas vías a través de esta provincia hacia el Atlántico, se eleva el rango de algunas ciudades y se crean otras, como *Claudionerium*. El transporte de materiales y mercancías por mar, mucho más económico que el realizado por tierra, podría explicar el desarrollo de las costas portuguesas¹⁵⁷, gallegas y cantábricas, en relación con el comercio atlántico, iluminado pasado un tiempo por faros como el de Cádiz o el de La Coruña¹⁵⁸. Mientras tanto, los artículos del Atlántico seguían afluyendo al Mediterráneo, como parece mostrar el pecio de Port-Vendres 2, de esta época claudia, en el que además de productos elaborados de la Bética se han encontrado lingotes de estaño de una forma singular, con asa, que ya era conocida en unas fichas de plomo de la Bética que llevan la marca CELTE¹⁵⁹, y en los que aparece el nombre de un liberto de la emperatriz Mesalina, que los editores estiman que debería proceder de Lusitania, aunque posiblemente alcanzando el Guadalquivir por *Celti* (Peñaflor), lo que coincide con el hallazgo de las susodichas fichas mineras.

Hay, con todo, un punto que causa la extrañeza de D. Nony: ¿Por qué Séneca podría burlarse en la *Apocolocintosis*¹⁶⁰ de que se concediese la ciudadanía a los

¹⁵⁴ P.R. Sealey, obra citada.

¹⁵⁵ La isla de Pessegueiro vuelve a registrar, tras una fase de declive, una gran actividad marinera, recibiendo en la segunda mitad del siglo I más de la mitad de toda la cerámica *sigillata* que se le conoce. Véase al respecto C. Tavares da Silva y J. Soares, *Ilha do Pessegueiro*, pp. 180-181.

¹⁵⁶ «Claude et les espagnols, sur un passage de l' "Apocoloquintose"», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, IV, 1968, pp. 51-70.

¹⁵⁷ V.G. Mantas, art. cit. *passim*.

¹⁵⁸ Sobre el faro de La Coruña, Th. Hauschild, «Der römische Leuchtturm von La Coruña (Torre de Hércules). Probleme seiner Rekonstruktion», *Madridier Mitteilungen*, 17, 1976, pp. 239-257. Para el de Cádiz, S. Ordóñez Agulla, «El faro de Gades y las fuentes medievales», 2º *Cong. Peninsular de Historia Antigua*, Coimbra, 1993, pp. 247-277, donde se refleja el paralelismo establecido por antiguos autores entre los faros de Cádiz y La Coruña.

¹⁵⁹ M.P. García y Bellido, «Nuevos documentos sobre minería y agricultura romanas en Hispania», *Archivo Español de Arqueología*, 59, nº 153-154, 1986, p. 15. Recuérdese la marca ΥΠΟΚΕΑΤΩΝ ΠΕΡΙ ΗΡΑΚΛΕΙΑΔΗΝ sobre los lingotes de plomo del pecio Bagaud 2.

¹⁶⁰ III, 3: *Sed Clotho «ego mehercules» inquit «pusillum temporis adicere illi volebam, dum hos pauculos, qui supersunt, civitate donaret» -constituerat enim omnes Graecos, Gallos, Hispanos, Britannos togatos videre- «sed quoniam placet aliquos peregrinos in semen relinquere et tu ita iubere fieri, fiat»*. Trad.: «Pero Cloto: "Yo, ¡por Hércules! -responde-, quería concederle aún

hispanos y por qué causa no se consideraba a los tracios o los mauritanos entre los beneficiados? Propone la solución de considerar que la obra no es de Séneca. Pero ello supone dejar de lado otro texto de dicho autor sobre el que no caben dudas de autoría, el *De beneficiis*¹⁶¹ en el que, refiriéndose igualmente a Claudio, señala: *si princeps civitatem dederit omnibus Gallis, si inmunitatem Hispanis....* Por tanto la solución ha de ser otra y entendemos que se puede encontrar en los beneficios previstos el año 51 por el emperador Claudio para los comerciantes que sirviesen al abastecimiento del Estado (*Annona*). Según éstos se asegura una ganancia mínima a todos los que transportan grano para el estado romano, y se establece un seguro a todo riesgo sobre cualquier accidente en el transporte. Esto, en realidad, se encuentra en cierto modo en la línea de lo que, en la Antigüedad, se denominaba préstamo a la gruesa, al que recurrían los armadores de barcos que querían dedicarse al comercio pero que no poseían el suficiente capital para comprar la carga. Estas gentes pedían para ello un préstamo, normalmente a alto interés (un 33% aproximadamente), que era garantizado con el barco y la carga. En caso de hundimiento del barco o pérdida del flete no había que devolver el dinero recibido (se trataba pues al mismo tiempo de un préstamo y un seguro). Era el sistema de trabajo seguido por la mayoría de los comerciantes de la Antigüedad (salvo los muy ricos). Pero todas estas garantías ofrecidas por el Estado no parecían suficientes para que los comerciantes colaboraran con la política imperial de abastecimientos temiendo la proverbial lentitud administrativa a la hora de cobrar, por lo que Claudio se vio en la necesidad de conceder determinados privilegios fiscales¹⁶² y jurídicos a todos aquellos que aceptasen trabajar para el Estado en el transporte de productos fundamentales, así como en la construcción de navíos. Entre los beneficios jurídicos se incluía el *ius quiritium* para los latinos que se prestasen¹⁶³, lo que debió de afectar al cambio de *status* de los hispanos que habían alcanzado la latinidad y que habían de ser numerosos desde la época de César al menos. Esta medida suponía pues importantes transformaciones en la política social, abandonando la línea augustea dirigida a restablecer la hundida moral y evitar la infiltración de elementos extraños. O sea, que suponía un intento de arrastrar a los terratenientes que aún no disponían de la ciudadanía plena hacia el mundo del *negotium*, frente a lo que parece haber sido la tendencia normal, según la cual el *negotians* tendía al *otium cum dignitate*¹⁶⁴.

una pizca de vida, hasta que otorgara la ciudadanía a estos poquitos que quedan (se había empeñado, en efecto, en ver con toga a todos: griegos, galos, hispanos y britanos). Pero ya que se ha decidido dejar algunos extranjeros como semilla, y ya que así lo ordenas, sea"». Edición y traducción de J. Gil en *Suplementos de «Estudios Clásicos»*, nº 4, Madrid, 1971, pp. 154-157.

¹⁶¹ VI, 19, 2.

¹⁶² Cf. H. Engelman y D. Knibbe, «Das Zollgesetz der Provinz Asia. Eine neue Inschrift aus Efeso», *Epigraphica Anatolica*, 14, 1989, pp. 86-87.

¹⁶³ Suet., *Claud.* XVIII, 2 - XIX; Gayo, *Inst.*, I, 32 c; Ulp., *Fragm.* III, 6.

¹⁶⁴ Véase G. Chic, *Epigrafía anfórica de la Bética. II. Los rótulos pintados sobre ánforas olearias. Consideraciones sobre la Annona*, Sevilla, 1988, p. 55.

Por ello Séneca se quejaba, sobre bases morales, sobre todo de la concesión del *ius italicum viritim* a quienes estaban en disposición de obtenerlo en la parte occidental del imperio¹⁶⁵, pues como sabemos tras los estudios de J. Rougé¹⁶⁶, el naviculariado, concebido originalmente como la gran empresa de transporte marítimo a la que el Estado recurrirá progresivamente para subvenir a sus necesidades annonarias, concediéndole progresivos beneficios a cambio de control, «es una forma de explotación original, nacida y desarrollada en las regiones occidentales del Mediterráneo» que sólo se extenderá a Oriente tras la creación de Constantinopla. Sea como fuere, lo que parece seguro es que como resultado de esta política incentivadora del comercio (aunque fuese dirigido) que tiraba de la producción —nos dice A. Caballos¹⁶⁷— se produjo durante el reinado de Claudio un crecimiento proporcionalmente mayor del número de senadores hispanorromanos, fundamentalmente de la Bética, siguiendo un proceso que ya se había iniciado con Calígula. No obstante, como nos recuerda M.T. Griffin¹⁶⁸, con este emperador se vió más favorecida su Narbonense natal que la Bética, empezando a destacar ésta sobre todo a partir de Nerón, cuando este príncipe «en el período de influencia de Séneca, y después, permitió que Hispania alcanzase, si no sobrepasase, la dignidad de Galia». Claudio se atraía así a quienes podían resultarle útiles (gente adicta y con una capacidad económica suficiente), sin atender a su origen provincial. Retomaba así una política iniciada por César, quien había sido insultado por ello, lo mismo que lo era ahora Claudio¹⁶⁹.

No es este el momento de estudiar con detención la política atlántica de Nerón que, como el resto de su obra, está precisando de una seria revisión global a la luz de los datos económicos. Ya hemos apuntado algo en un trabajo anterior¹⁷⁰, y sólo recordaremos ahora que la Bética destaca de manera singular, como

¹⁶⁵ Un caso de concesión de la ciudadanía *viritim* por Claudio lo tenemos atestiguado en el Alemtejo portugués (*CIL*, II, 159) aunque no tenemos constancia de que el beneficiario, *P. Cornelius Macer*, tuviese algo que ver con estas disposiciones annonarias a las que aludimos. Hemos tratado sobre este aspecto del *ius italicum viritim*, de gran trascendencia posterior, en «Los centros productores de las ánforas con marcas de L.F.C.», *Hispania Antiqua*, XVIII, 1994, pp. 171-233. Remitimos a dicho trabajo para el desarrollo de estas ideas.

¹⁶⁶ *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris, 1966, p. 254.

¹⁶⁷ «Los senadores originarios de las provincias hispanas durante el reinado de Vespasiano», expuesto en el seno del Curso sobre *Epigrafía y sociedad*, Sevilla, 19-21 de Enero de 1984. Agradecemos a su autor la cesión del manuscrito. Cf. A. Caballos, *Los senadores hispanorromanos. De la República a la crisis del siglo III*, Sevilla, Tesis doctoral inédita, 1983, pp. 56-57 y 75.

¹⁶⁸ *Seneca. A philosopher in politics*, Oxford, 1976, pp. 252-253.

¹⁶⁹ Suet., *Caes.*, LXXX. Cf. D. Nash, «Imperial expansion under the Roman Republic», *Centre and periphery in the Ancient World*, Cambridge, 1987, p. 101.

¹⁷⁰ *La proyección económica de la Bética en el Imperio Romano (época Altoimperial)*, Sevilla, 1994, pp. 28-29 y 60-64.

se aprecia en el número y la categoría de los senadores registrados para la época, sin que la figura de Séneca —que se hizo famoso, entre otras cosas, por practicar la usura a gran escala con los britanos¹⁷¹— se pueda considerar en absoluto como anecdótica. La conquista de *Britannia* proseguía y la presencia romana se afirmaba en la costa atlántica africana, de tal forma que el propio Séneca podía afirmar que «actualmente todo el litoral exterior del mar es recorrido de cerca por las naves mercantes»¹⁷² y J. Desanges¹⁷³ cree que soñaba en un viaje transatlántico cuando pensaba que se podía llegar a la India desde las costas extremas de Hispania si se contaba con vientos propicios¹⁷⁴.

Nerón fue sin duda un gran impulsor del comercio en la línea de sus antecesores inmediatos. En 57 había tenido el proyecto de suprimir los impuestos indirectos, lo que en el caso de los *portoria* beneficiaba al comercio, poniendo en su lugar impuestos directos; esta medida, como es lógico, chocaba contra los intereses de la aristocracia terrateniente, que hizo fracasar, en 58, el plan¹⁷⁵, cambiando entonces el emperador hacia nuevos incentivos para quienes estuviesen dispuestos a trabajar para la *Annona*¹⁷⁶. Además, en 64 desarrolló una política monetaria que beneficiaba a los detentadores de la plata, semifiduciaria, frente a los atesores del oro¹⁷⁷ en un primer intento serio de crear una fe económica pública, que habría de favorecer a pequeños ahorradores y comerciantes, amén de suponer un gran beneficio para el propio Estado que ganaba en el cambio. Así pues, a juzgar por las iniciales ventajas económicas a los comerciantes y el ascenso en número y calidad de los hispanos en el Senado, cabe pensar que la importancia de éstos había subido bastante, cuando en 65 Séneca se ve forzado al suicidio en el marco de una conspiración y su tierra bética entra en un estado de malestar¹⁷⁸ que queda reflejado en las intrigas de un buen conocedor de las finanzas como era el cuestor A. Cecina¹⁷⁹, y en el apoyo prestado por el legado de la

¹⁷¹ Cass. Dio, LXII, 2; cf. Tácito, *Ann.*, XIII, 42, 4: *Italiam et provincias immenso faenore hauriri.*

¹⁷² *N.Q.*, IV A, 2, 24: *Nunc vero tota exteri maris ora mercatorum navibus stringitur.*

¹⁷³ *Recherches sur l'activité des méditerranéens aux confins de l'Afrique (VIe siècle avant J.-C. - IVe siècle après J.-C.)*, Roma, 1978, p. 369, n. 4.

¹⁷⁴ *N.Q.*, I, *praef.* 13: *Quantum est enim quod ab ultimis litoribus Hispaniae usque ad Indos iacet? Paucissimorum dierum spatium, si navem suus ferat ventus.*

¹⁷⁵ Cf. E. Cizek, *L'époque de Néron et ses controverses idéologiques*, Leiden, 1972, p. 106-115.

¹⁷⁶ Tácito, *Ann.*, XIII, 51, del año 58. Véase nuestra interpretación de dicho texto en *Epigrafía anfórica de la Bética. II*, pp. 55 y 174.

¹⁷⁷ M. Giaccherio, «Note storiche di numismatica giulio-claudia. II. La riforma monetaria di Nerone nel *De beneficiis* di Seneca e in Plinio il Vecchio», *Rivista Italiana di Numismatica e Scienze Affini*, LXXXI, 1979, p. 86.

¹⁷⁸ J. Sancerly, *Galba ou l'armée face au pouvoir*, Paris, 1983, pp. 32-33.

¹⁷⁹ Tácito, *Hist.*, I, 53.

Lusitania, Othón, a la sublevación, en la Tarraconense, de Galba. ¿Qué había pasado? No lo sabemos con seguridad. Conocemos, eso sí, que tras la bonanza de los primeros años, la política de gasto público protagonizada por Nerón (construcciones, guerras en Oriente, etc.) y que requería unas cantidades ingentes de dinero que el sistema no terminaba de generar, terminó obligando a éste a subir los impuestos, y en particular el *portorium*, con el consiguiente perjuicio para el comercio. Además, la acción en Britania había languidecido tras la revuelta de Boudicca en 61 y el saqueo de Colchester, Londres y Verulamium, lo que debió de afectar a la actividad de los comerciantes atlánticos.

Recientemente E. Gozálbres Cravioto¹⁸⁰ ha llamado nuestra atención sobre el significado económico, en el marco de la política atlántica, que tuvo la decisión de Othón de adscribir en 69 a la provincia de la Bética algunas ciudades pertenecientes a la Mauritania Tingitana¹⁸¹ y que no debían ser otras que las colonias del N.O. del territorio que ya habían pertenecido a la Bética con anterioridad a la época claudia. El despegue económico de Mauritania, el mayor control fiscal y la presencia de comerciantes italianos que desviaban el tráfico directamente hacia Roma, habrían perjudicado las antaño provechosas relaciones que las ciudades del S.O. hispánico mantenían con ellas. La propuesta consistía, en el fondo, en volver a la situación anterior a la anexión del territorio, cosa que apoyaría Albino, decidido partidario de Othón en las Mauritanias, de quien se decía que «quería usurpar el título de rey y el nombre de Juba»¹⁸². El asesinato de Albino dejó al final al territorio en un auténtico caos administrativo del que sólo habría de salir tras la reorganización de las Mauritanias en 74 por parte de Vespasiano¹⁸³.

Será ese mismo año cuando, tras un período de desmilitarización total, vuelva la legión VII al territorio peninsular para instalarse en el Norte, cerca de las zonas mineras (en León), actuándose positivamente en la adecuación de la vía de Braga a Astorga (*Via Nova*). Se explotan en estos momentos con gran profusión las minas de oro del N.O., según testimonia Plinio¹⁸⁴, con lo que se permite el desarrollo del puerto de La Coruña (*Brigantium Flavium*), punto de salida del metal, al tiempo que se ayuda a poner coto a la grave crisis financiera heredada por Flavio Vespasiano¹⁸⁵. A R. Knox McElderry¹⁸⁶ no deja de llamarle la aten-

¹⁸⁰ «Una adscripción a la Bética de ciudades de la Mauritania Tingitana (año 69)», *III Congreso Peninsular de Historia Antigua. Praectas*, Vitoria, Julio 1994, pp. 421-425.

¹⁸¹ Tácito, *Hist.*, I, 78, 1: *Eadem largitione civitatum quoque ac provinciarum animos adgressus provinciae Baeticae Maurorum civitates dono dedit.*

¹⁸² Tácito, *Hist.*, II, 58: *spargebatur insuper spreto procuratoris vocabulo Albinum insigne regis et Iubae nomen usurpare.*

¹⁸³ Plinio, *N.H.*, II, 67, 168, nos dirá que *alio latere Gadium ab eodem Occidente magna pars meridiani sinus ambitu Mauretaniae navigatur hodie.*

¹⁸⁴ *N.H.*, XXXIII, 21, 78: *Vicena milia pondo ad hunc modum annis singulis Asturiam atque Callaeciam et Lusitaniam praestare quidam prodiderunt.*

¹⁸⁵ P. Papinio Stacio, *Silvae*, III, 3, 86 ss., nos permite saber que el oro «era transportado directamente de las regiones productoras (el N.O.) a las cajas del servicio central en Roma, el

ción que se organicen ahora cuatro ciudades en la costa de los Artabros: *Brigantium Flavium*, *Flavionavia*, *Flaviolambris* e *Iria Flavia* (en cuyas cercanías se situaría la «famosa Torre de Augusto» de que nos habla Mela¹⁸⁷), todas ellas, pero sobre todo la primera, en relación con la navegación que habría de dar salida a la producción minera. Y también las minas de hierro del Norte parecen experimentar una intensa explotación, lo que determina el crecimiento del «puerto de Amano, donde ahora está la colonia de *Flaviobriga*» (Castro Urdiales)¹⁸⁸. Un pecio romano con su carga de hierro ha sido encontrado, de hecho, junto al Cabo de Higuer, en Fuenterrabía¹⁸⁹. Todo ello habría de facilitar la navegación, «alrededor de Hispania y de las Galias» en expresión de Plinio¹⁹⁰, hacia Britania¹⁹¹ donde Petilio Cerialis primero (71-74) y Frontino después (74-77) retomaron la iniciativa, y donde Gn. Julio Agrícola desarrolló, a partir de 78 y hasta 84, la más formidable campaña de ocupación y circumnavegación de la isla, que nos ha sido narrada por su yerno¹⁹², en tanto que durante el reinado de Domiciano no sólo aumenta el número de senadores hispanos, sino que también aumenta su categoría, de tal forma que gran parte de los citados senadores adquieren el rango consular, con lo que tenían acceso a los más elevados puestos del gobierno militar, lo que les dará enseguida el Imperio. Pero tras el último de los Flavios la política atlántica de Roma experimentó un vuelco y el ejército de Britania se redujo progresivamente en número¹⁹³, quedando ya sólo dos legiones hacia la época de Hadriano, y per-

del *a rationibus*: la rareza de este metal y su uso en el dominio monetario pueden permitir explicar este hecho», según C. Domergue, *Les mines de la Péninsule Ibérique dans l'Antiquité romaine*, Roma, 1990, p. 288.

¹⁸⁶ «Vespasian's reconstruction of Spain», *Journal of Roman Studies*, 8, 1918, p. 98.

¹⁸⁷ III, 1, 11.

¹⁸⁸ Plinio, *N.H.*, IV, 34, 110. No he podido ver el trabajo de C. Fernández Ochoa y A. Murillo, *De Brigantium a Oiasso. Una aproximación al estudio de los enclaves marítimos cantábricos en época romana*, publicado en 1994.

¹⁸⁹ A.J. Parker, *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces*, citado, p. 185, nº 430. La datación provisional es de hacia 100-150. Cf. A.M. Benito y R. Empanan, «Anforas del yacimiento submarino del Cabo Higuer Fuenterrabía (Guipúzcoa)», *El vi a l'Antiguitat*, citado, p. 79.

¹⁹⁰ *N.H.*, II, 67, 167: *A Gadibus Columnisque Herculis Hispaniae et Galliarum circuitu totus hodie navigatur Occidens*.

¹⁹¹ Orosio, II, 3, nos dirá más tarde del faro o Torre de Hércules: *Brigantia Callaecia civitas altissimum pharum et inter pauca memorandi operis ad speculam Britanniae erigit*.

¹⁹² Tácito, *Agricola*. Para la circumnavegación, *Agr.*, X, 4; Cass. Dio, XXXIX, 50. 4; LXVI, 20. 1-2.

¹⁹³ Sobre el consumo del ejército y su incidencia en la bajada de las importaciones en Britania al disminuir su número, puede verse P. Garnsey y R. Saller, en *El Imperio Romano. Economía, sociedad y cultura*, pp. 110-113.

diéndose en adelante toda iniciativa romana en la isla¹⁹⁴. A partir de entonces el Imperio, por razones económicas que no nos es dable considerar ahora, fue basculando progresivamente hacia Oriente, por más que Elio Aristides nos diga que los comerciantes se trasladan continuamente del mar interior al exterior y viceversa llevando sus mercancías, lo que no deja de ser en buena medida cierto¹⁹⁵, y por más que el comercio dirigido del aceite bético para abastecer las tropas se mantenga en la vía atlántica como evidencian tanto las ánforas Dressel 20 encontradas en Britania¹⁹⁶ como el epígrafe, encontrado en Tocina (Sevilla), de *M. Cassius Sempronianus, diffusor olearius* de origen olisiponense¹⁹⁷.

La Arqueología confirma lo que venimos diciendo. J.L. Naveiro¹⁹⁸ constata que «probablemente desde época Flavia, y con claridad desde mediados del siglo II d.C., el tráfico marítimo decae considerablemente» en el área del N.O. peninsular. En tanto que C. Domergue¹⁹⁹ señala que «en el Noroeste, en ninguno de los

¹⁹⁴ C.E. Stevens, *The Oxford Classical Dictionary*, 2ª ed., Oxford, 1970, p. 181, s.v. *Britannia*. La evolución de las tropas y su incidencia en el consumo del aceite bético las hemos reflejado en «Rutas comerciales de las ánforas olearias hispanas en el Occidente romano», *Habis*, 12, 1981, pp. 243-246.

¹⁹⁵ *Orat.*, XXXVI, 91, p. 292 (ed. Keil, vol. II). Quizá lo más novedoso sea el hecho de que las ánforas egeas contenedoras de vino comiencen a llegar a Occidente, habiéndose localizado un ejemplar del tipo Agora M-54 en un lugar tan distante como la antigua *Balsa* (Torre de Aires, Tavira), en el Atlántico, según me comunica el Prof. Carlos Fabião; estas importaciones orientales estudiadas por C. Panella, «Oriente ed Occidente. Considerazioni su alcune anfore 'egee'», *Recherches sur le amphores grecques*, Paris, 1986, pp. 609-636, y A. Desbat y M. Picon, «Les importations d'amphores de Méditerranée Orientale à Lyon (Fin du Ier siècle avant J.-C. et Ier siècle après)», *Idem*, pp. 637-648, hacen la contrapartida de las ánforas olearias béticas encontradas por la misma época en el Mediterráneo Oriental. Cf. E. Lyding Will, «Exportation of olive oil from Baetica to the Eastern Mediterranean», *Actas del II Congreso Internacional sobre Producción y Comercio del Aceite en la Antigüedad*, Madrid, 1983, pp. 391-440.

¹⁹⁶ D.F. Williams y D.P.S. Peacock, «The importation of olive-oil into Iron Age and Roman Britain», *Actas del II Congreso Internacional sobre Producción y Comercio del Aceite en la Antigüedad*, Madrid, 1983, p. 268.

¹⁹⁷ J. González, «Nueva inscripción de un *diffusor olearius* en la Bética», *Actas del II Congreso Internacional sobre Producción y Comercio del Aceite en la Antigüedad*, Madrid, 1983, pp. 183-191. Véase también nuestro artículo «*Diffusores olearii y tesserae* de plomo», *Revista de Estudios Locales de Lora del Río*, 5, 1994, pp. 7-12. Las ánforas olearias béticas están presentes en dicha época tanto en Lisboa como en otros lugares de la costa portuguesa, sobre los que nos informa C. Fabião, de quien es de desear que vea pronto su trabajo sobre «As ánforas do sitio arqueológico de Torre de Aires (Tavira)» que ha de aparecer en la monografía sobre este lugar coordinada por J. Nolen y que constituye una excelente síntesis general sobre los datos relativos a la distribución de ánforas en el actual territorio portugués. Quede constancia de nuestro agradecimiento por su generosidad al poner a nuestra disposición un trabajo aún inédito.

¹⁹⁸ *El comercio antiguo en el N.W. peninsular*, p. 133.

¹⁹⁹ *Les mines de la Péninsule Ibérique dans l'Antiquité romaine*, Roma, 1990, p. 290.

hábitats de época romana que están ligados a la explotación de las minas de oro y que han constituido objeto de excavaciones en los últimos quince años se ha evidenciado una ocupación posterior a fines del siglo II»²⁰⁰. «Sólo algunas ánforas lusitanas —Dr. 14/Bel. IV, nos sigue diciendo Naveiro²⁰¹— habrían llegado desde el sur o centro de Portugal, por vía marítima», lo que el autor liga también con la estabilización del proceso romanizador, con un notable desarrollo de la red viaria, y en general de las producciones locales o regionales. Cosa que es constatable en la zona Cantábrica, donde a partir de las últimas décadas del siglo I la cerámica *sigillata* hispánica comienza a desplazar rápidamente a los productos galos venidos desde Aquitania en la etapa anterior²⁰². La Lusitania, por su parte, que se ha integrado cada vez más en el mundo romano a través de la Bética, empieza a competir con ésta en la producción de salazones²⁰³ y en el siglo III (ánforas Dressel 14, Almagro 50 y 51 C) tenderá incluso a desbancarla en los mercados, que por otro lado se encuentran cada vez más localizados, y a mantener unas relaciones cada vez más activas con el Norte de Africa, en detrimento de las relaciones con la Bética y con Italia²⁰⁴, de tal forma que en los pecios en que se encuentran ánforas del tipo Almagro 50 éstas se hallan la mayoría de las veces asociadas a ánforas africanas²⁰⁵ de aceite, lo que llevó a G. Cardoso a preguntarse qué le habría pasado a los olivares béticos y lusitanos en esa época²⁰⁶. El III es por algo el siglo en que son más abundantes los senadores lusitanos, nunca anteriores al siglo II²⁰⁷, mientras por la costa gallega navegaban pequeñas embarca-

²⁰⁰ La disminución del tráfico minero sería también, para V.G. Mantas, art. cit., p. 181, la causa de la decadencia de *Salasia* (Alcácer do Sal).

²⁰¹ Lugar citado.

²⁰² J.C. Sáenz Preciado, «Marcas de alfarero aparecidas en las excavaciones de Santa María de El Juncal (Irún-Guipúzcoa)», *Caesaraugusta*, 69, 1992, pp. 75-96.

²⁰³ Cf. J.C. Edmondson, *Two Industries in Roman Lusitania: Mining and Garum Production*, Oxford, 1987, y especialmente el citado trabajo de C. Fabião.

²⁰⁴ C. Tavares da Silva y J. Soares, *Ilha do Pessegueiro*, pp. 181-189.

²⁰⁵ A. Parker, «Amphores Almagro 50 de l'épave de Randello (Sicilia)», *Amphores romaines et histoire économique: dix ans de recherche. Act. du Coll. de Sienne (1986)*, Roma, 1989, pp. 650-653. En este pecio concreto, de comienzos del siglo IV d.C., las ánforas, posiblemente procedentes de la zona del Sado, contenían sardinas. Para V.G. Mantas, artículo citado, pp. 171 y 179, también las sepulturas en *cupae* de la zona evidencian estos contactos.

²⁰⁶ «Anforas romanas no Museu do Mar (Cascais)», *Conimbriga*, 17, 1978, p. 72. También C. Tavares da Silva, A. Coelho-Soares y J. Soares, «Nota sobre material anfórico da foz do Arade (Portimão)», *Setúbal Arqueológica*, VIII, 1987, p. 218, llaman nuestra atención sobre la abundancia de ánforas de aceite norte-africano en Portugal en esta época.

²⁰⁷ R. Etienne, «Senateurs originaires de la province de Lusitanie», *Tituli*, 5, 1982, pp. 521-529. V.G. Mantas, «As cidades marítimas da Lusitania», en *Les villes de Lusitanie romaine*, Paris, 1990, p. 152, entiende que fue el reciclaje de las grandes fortunas obtenidas en el comercio y la industria lo que permitió la elevación social de estas élites. A. Guerra, en su trabajo «Marcas de ánfora provenientes do Porto do Cacos (Alcochete)», *Primeiras Jornadas sobre*

ciones de carga como la representada en la estela de Vilar de Sarria²⁰⁸. Y es que, en opinión de J. Rouge²⁰⁹, el siglo III conoce una progresiva limitación en el tonelaje de los barcos, invirtiendo la tendencia de la etapa anterior, en concordancia con la limitación del tráfico impuesta por las circunstancias en que se desenvuelve por entonces el Imperio.

Pero la navegación entre el Mediterráneo y el Atlántico nunca se interrumpió. Es más, en el siglo IV se observa cierta reactivación, aunque moderada, y junto a las ánforas norteafricanas —apreciables también en Galicia²¹⁰— vemos aparecer cerámicas finas tanto de la misma procedencia (*terra sigillata clara C* y *D*) primero como después del Mediterráneo Oriental (Late Roman C), observables lo mismo en Portugal²¹¹ que en Galicia²¹² y llegando hasta Britania²¹³. Pero esto nos introduce ya en un mundo del que nos puede hablar con bastante más autoridad nuestro colega en este Curso el Dr. García Moreno²¹⁴.

romanização dos estuários do Tejo e do Sado (1991), en prensa, estima correcta la apreciación de Edmonson acerca de la complementariedad de la actividad agrícola con la transformación del pescado, sobre todo en la costa algarvía. Una vez más deseamos manifestar nuestro agradecimiento al autor por hacernos llegar un trabajo inédito.

²⁰⁸ F. Alonso Romero, «La nave romana de la estela de Vilar de Sarria (Lugo)», *Brigantium*, 1981, vol. 2. pp. 105-116.

²⁰⁹ *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, p. 492.

²¹⁰ J.L. Naveiro, Obra citada, p. 70.

²¹¹ M. Delgado, «Contribuição para o estudo das cerâmicas romanas tardias do Médio Oriente», *Cuadernos de Arqueologia*, serie II, 5, 1988 [1994], pp. 35-49.

²¹² J.L. Naveiro, Obra citada, pp. 45-46.

²¹³ J.W. Hayes, *Late Roman Pottery*, Londres, 1972, p. 464, mapa 33.

²¹⁴ Hace ya más de veinte años publicó en *Habis*, 4, 1973, un artículo sobre «Colonias de comerciantes orientales en la Península Ibérica. Siglos V-VII». Desde entonces son varias las ocasiones en que ha tratado temas atlánticos.