VIAJEROS, PEREGRINOS Y AVENTUREROS EN EL MUNDO ANTIGUO.

FRANCISCO MARCO SIMÓN
FRANCISCO PINA POLO
y JOSÉ REMESAL RODRÍGUEZ (Eds.)

© PUBLICACIONS I EDICIONS DE LA UNIVERSITAT DE BARCELONA, 2010
Adolf Florensa, 2/n; 08028 Barcelona; Tel. 934 035 442; Fax 934 035 446.
comercial.edicions@ub.edu

1ª edición: Barcelona, 2010

Director de la colección: JOSÉ REMESAL.

Secretario de la colección: ANTONIO AGUILERA.

Diseño de la cubierta: CESCA SIMÓN.

CEIPAC http://ceipac.ub.edu

Generalitat de Catalunya. Grup de Recerca de Qualitat: SGR 95/200; SGR 99/00426; 2001 SGR 00010; 2005 SGR 01010; ACES 98-22/3; ACES 99/00006; 2002ACES 00092; 2006-EXCAV0006; 2006ACD 00069.

DGICYT: PB89-244; PB96-218; APC 1998-119; APC 1999-0033; APC 1999-034; BHA 2000-0731; PGC 2000-2409-E; BHA 2001-5046E; BHA2002-11006E; HUM2004-01662/HIST; HUM200421129E; HUM2005-23853E; HUM2006-27988E; HP2005-0016; HUM2007-30842-E/HIST; HAR2008-00210.

MAEX: AECI29/04/P/E; AECI.A/2589/05; AECI.A/4772/06; AECI.A/01437/07; AECI.A/017285/08.

Composición y maquetación: JUAN MANUEL BERMÚDEZ.

Portada: *Orbis Herodoti*.

Impresión: Gráficas Rey, S.L.

Depósito legal:

ISBN:

Impreso en España / Printed in Spain.

GRUPO HIBERUS
GOBIERNO DE ARAGÓN

INSTITUCIÓN «FERNANDO EL CATÓLICO» (C.S.I.C.)
EXCMA. DIPUTACION DE ZARAGOZA

Publicación nº
de la Institución «Fernando el Católico» (C.S.I.C.)
Organismo autónomo de la Exma. Diputación de Zaragoza.
Plaza de España, 2. 50071 – Zaragoza (España). ifc@dpz.es

Queda rigurosamente prohibida la reproducción total o parcial de esta obra. Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de la cubierta, puede ser reproducida, almacenada, transmitida o utilizada mediante ningún tipo de medio o sistema, sin la autorización previa por escrito del editor.

Índice general

Introducción 9
(Francisco Marco Simón, Francisco Pina Polo y José Remesal Rodríguez)

Algunos apuntes sobre la naturaleza de la geografía griega 13
(Gonzalo Cruz Andreotti)

Autopsía y *Akoé*. Aspectos sexuales en la Historia de Heródoto 25
(Carlos Schrader)

La imaginación geográfica en la expedición de Alejandro 49
(Javier Gómez Espelosín)

Rutas y viajeros en el Próximo Oriente Antiguo 65
(Juan-Pablo Vita)

El viaje de Hanón de Cartago y los mecanismos de exploración fenicios 77
(Adolfo J. Domínguez Monedero)

The strange tale of Eudoxos of Kyzikos: adventurer and explorer of the Hellenistic world 95
(Duane W. Roller)

El Periplo del Mar Eritreo y la presencia romana en el Índico 101
(Francisco Pina Polo)

Viajes iniciáticos en Grecia y en Iberia: un recorrido iconográfico hacia el reino de lo desconocido 115
(Ricardo Olmos)

De *Baetica* a *Germania*, consideraciones sobre la ruta y el comercio atlántico en el Imperio Romano 147
(José Remesal Rodríguez)

Viajeros silenciosos: el robo de obras de arte y su testimonio histórico 161
(Arminda Lozano)

Hacia el lugar de los dioses: aproximación a la peregrinación religiosa en la *Hispania* indoeuropea 177
(Silvia Alfayé)

Pausanias und die griechischen Heiligtümer und Kulte 219
(Peter Funke)

From Thessalos of Tralles to Nicagoras of Athens: religious pilgrimage to Egypt in the Roman Empire 227
(Francisco Marco)

El peregrino y sus destinos: los lugares de Cristo 241
(Pablo C. Díaz)

L'Apulia tardoantica: vie di contadini, pastori, briganti e pellegrini 267
(Giuliano Volpe)

Viajar después de morir: el viaje a la inversa de Maximinus Thrax 305
(Maria Victoria Escribano Paño)

Índices

- de fuentes
  - literarias 319
  - epigráficas 323

- de personajes 324

- de lugares 329

- de materias 334

De *Baetica* a *Germania*, consideraciones sobre la ruta y el comercio atlántico en el Imperio Romano

J. Remesal Rodríguez
Universidad de Barcelona*

Mientras que los protohistoriadores no han tenido dificultad en encontrar argumentos para poner de manifiesto la existencia de una ruta atlántica entre Cádiz y las costas gallegas o británicas[1], los historiadores del mundo romano han dudado de su existencia.

Ciertamente, el imperio romano nació como un imperio mediterráneo, que llegó a llamar a este mar, *mare nostrum*. Sin embargo, las conquistas de César en la *Gallia* abocaron a los romanos al Atlántico.

Los historiadores modernos han creído los cuentos que, probablemente, los marineros gaditanos inventaron o difundieron para asustar a posibles competidores que pretendieran adentrarse en "su" océano[2]. Cuenta Estrabón que el senado gaditano pagó los gastos a un marinero gaditano que encalló su nave al verse seguido por una nave romana, para evitar así que

---

*Investigación realizada dentro del proyecto HAR2008-00210.

[1] J. Millán León, *Gades y las navegaciones oceánicas en la antigüedad (1000 a.C. 500 d.C.)*. Écija 1998, con la bibliografía.

[2] Str. 3, 5, 11; 17, 1, 19. Sobre las relaciones de los romanos con el mar véase el reciente trabajo de P. Arnaud, *Les routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*. Paris 2005. En mi opinión, el miedo al Océano es un topos literario.

el otro conociera la ruta[3]. Por otra parte, negar o minimizar la ruta atlántica ha sido un instrumento para quienes, desde una perspectiva "primitivista", pretendían minimizar la importancia del comercio romano a larga distancia. Minimizando la ruta atlántica, y haciendo patentes las dificultades del transporte terrestre, se pretendía negar una realidad que tanto las fuentes literarias, como los restos arqueológicos, ponen de manifiesto.

Tradicionalmente se había negado, sobre todo por parte de la investigación francesa, la importancia de la ruta atlántica. En 1979, M. Reddé llama la atención sobre la ruta atlántica criticando los trabajos anteriores y prestando atención, sobre todo, a las fuentes del Bajo Imperio[4]. Ya en 1971, A. Balil había escrito sobre el mismo hecho[5].

En los últimos años se han desarrollado, de un modo notable, los estudios arqueológicos sobre la costa lusitano-galaico-cantábrica, lo que, de nuevo, ha permitido plantear la cuestión de las relaciones atlánticas[6].

Desde la perspectiva que trabajo, el estudio de las diversas relaciones político-económicas que el imperio romano estableció dentro de su territorio, creo que pueden explicarse algunos fenómenos políticos hasta ahora no considerados. Fenómenos que ponen de manifiesto el pronto uso de la ruta atlántica para comunicar el Mediterráneo con las nuevas conquistas en el norte de Europa.

Como he señalado, la conquista de la *Gallia* creó una condición nueva. El imperio romano controlaba ahora la costa hispana atlántica hasta el río Miño y entre la costa vascona y el Rin, quedando fuera de su control la costa astur-galaica. En mi opinión, la razón última de la guerra de Augusto contra astures y galaicos radica en la necesidad que Roma tenía, en ese momento, de controlar la costa atlántica desde *Gades* hasta la desembocadura del Rin, puerta para acceder al interior de *Germania* con el volumen de pertrechos necesarios para mantener al ejército romano en aquellas latitudes[7].

---

[3] *Str.* 3,5,11. A pesar de que los romanos pactaron con *Gades* en el 206 a.C. no fue hasta tiempos del procónsul de la Ulterior Publio Craso (96-94 a.C) que consiguieron viajar por los dominios gaditanos del océano.

[4] M. Reddé, La navigation au large des côtes atlantiques de la Gaule à l'epoque Roman. *MEFRA* 91, 1979, 481-489. una revisión más actual de la perspectiva tradicional gala en: P. Sillières, Les voies de comunication dans les provinces occidentales de l'Empire Roman. En: Mª M. Arteaga Artigas, Mª J. Noain Maura (eds.), *Mar exterior. El occidente atlántico en época romana*. Oñate s.a., 21-31.

[5] A. Balil, Galicia y el comercio atlántico en época romana. En: *II Congreso Nacional de Arqueología (Coimbra 1970)*, Coimbra 1971, vol II, 341-346.

[6] Como puntos de referencia, donde se recoge una amplia bibliografía, remito a C. Fabião, A dimensão atlântica da Lusitana: periferia ou charneira no imperio romano? En: *Lusitana romana entre o mito e a realidade (Cascais 2004)*. Cascais 2009, 53-74. C. Fernández Ochoa, A. Morillo, Faros y navegación en el Cantábrico y el Atlántico Norte. *Brigantium* 20, 2009, 115-135. Véase en su conjunto las actas del congreso celebrado en Pisa en 2003: Mª M. Arteaga Artigas, Mª J. Noain Maura (eds.), *Mar exterior. El occidente atlántico en época romana*. Oñate s.a., o los textos del congreso "Torre de Hércules: *finis terrae lux*" (La Coruña 2008) recogidos en: F. Arias Vilas, C. Fernández Ochoa, A. Morillo (eds.), *Torre de Hércules: finis terrae lux*. (*Brigantium 20,* 2009). L. A. García Moreno, Las navegaciones romanas en el Atlántico norte: imperialismo y geografía fantástica. En: *Guerra, exploraciones y navegación. Del Mundo Antiguo a la Edad Moderna*. A Coruña 1995, 101-110. A. Morillo, La navegación oceánica durante la época romana: de la imagen legendaria a la vertebración de un espacio marítimo atlántico. En: C. Fernández Ochoa (Ed.), *Gijón, puerto romano. Navegación y comercio en el Cantábrico durante la Antigüedad*. Gijón, 2003, 14-41.

[7] J. Remesal Rodríguez, *La annona militaris y la exportación del aceite bético a Germania*. Madrid 1986, 77-79. Idem, *Heeresversorgung und die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Baetica und Germanien*. Stuttgart 1997, 50-51.

César ya había organizado una flota en la costa occidental de las Galias y había pretendido conquistar *Britannia*[8]. Asegurar la posesión de *Germania* y soñar con conquistar *Britannia* exigía comunicar el Mediterráneo con el mar del norte a través de una ruta marítima, la conquista de *Galaecia et Asturia* se convirtió entonces, como he señalado, en una cuestión tanto estratégica como logística.

Esta idea, que explica, a nivel político-estratégico, las razones de por qué Augusto se empeña en conquistar estos territorios ha sido asumida, y en parte banalizada, por numerosos colegas[9]. El problema estriba en que se han realizado estudios arqueológicos puntuales, sin duda necesarios y que sirven de base para nuevos planteamientos generales, pero en los que se desconoce la discusión actual que ha provocado esta idea que, en realidad, forma parte de una visión más compleja de la organización político-económica del imperio romano[10]. Un modelo que estudia la organización del imperio romano como un conjunto de interdependencias, en el que, desde mi punto de vista, es preciso estudiar las relaciones que la política romana prefijó entre las diversas provincias y de qué modo estas relaciones interactuaron en el conjunto de la evolución del Imperio Romano[11].

Por otra parte, quienes han estudiado las fuentes literarias se han limitado a usar parcialmente aquellas que, para sus fines inmediatos, les resultaban pregnantes. Reddé, por ejemplo, manejó algunas fuentes, la mayoría relativas al Bajo Imperio, por mi parte, referí algunas relativas al alto imperio no consideradas por Reddé. Ni uno ni otro hicimos uso del conjunto de fuentes literarias a nuestro alcance. Cuando desde el análisis arqueológico se han usado las fuentes literarias, lo han sido sólo para validar o rechazar las hipótesis propuestas desde la perspectiva arqueológica. Desde mi punto de vista, creo que solemos cometer un error metodológico a través de

---

[8] Las fuentes relativas a la acción de César, han sido recientemente recogidas por B. Rankov, Roman Warships in the Mare Externum. En: Mª M. Arteaga Artigas, Mª J. Noain Maura (Eds.), *Mar exterior. El occidente atlántico en época romana*. Oñate s.a., 61-70.

[9] Véase el citado artículo de C. Fernández Ochoa, A. Morillo, Faros y navegación en el Cantábrico y el Atlántico Norte. *Brigantium* 20, 2009, 115-135, quienes, fundamentalmente, parten de las ideas expuestas por mí en J. Remesal Rodríguez, *La annona militaris…*

[10] Los últimos extremos de la discusión sobre estas ideas, con la bibliografía anterior, pueden verse en W. Eck, Der *praefectus annonae*: Ein Superminister im Imperium Romanum? Heeresversorgung und *preafectura annonae*: nicht eine Grossadministration, sondern zwei getrennte administrative Welten. *Xantener Berichte* 14, 2006, 49-57. L. Wierschowski, Die römische Heeresversorgung in frühen Prinzipat, *Münstersche Beiträge zur Antike Handelsgeschichte* XX, 2001/2, 37-61. A. Tchernia, L'arrivée de l'huile de Bétique sur les limes germanique: Wierschowski contre Remesal. En: L. Rivet, M., Sciallano (Eds.) *Vivre, produire et échanger: reflets méditerranéens. Mélanges offerts à Bernard Liou.* Montagnac, 2002, 319-324. E. Lo Cascio, Mercato libero e "commercio administrato" in età tardoantica. En: C. Zaccagnini (Ed.), *Mercati e politica nel mundo antico* (Saggi di storia antica 21) Roma 2003, 307-325. y mis respuestas en: J. Remesal Rodríguez, Römische Amphoren aus Xanten. Epigraphische Aspekte. *Xantener Berichte* 14, 2006, 41-48. Idem, Heeresversorgung in frühen Prinzipat. Eine Art, die antike Wirtschaft zu verstehen. *Münstersche Beiträge zur Antike Handelsgeschichte* XXI, 2002/1, 69-84 (edición en español: El abastecimiento militar durante el alto imperio romano. Un modo de entender la economía antigua. *Boletim do CPA* (Campinas) IX/17, 2004, 163-182). Idem, Olearii. En: M.L. Caldelli, G.L. Gregori, S. Orlando (a cura di), *Epigrafia 2006* (Atti della XIVe. rencontre sur l'épigraphie in honore di Silvio Panciera). *Tituli 9*, 2008, 349-374.

[11] J. Remesal Rodríguez, Die Organisation des Nahrungsmitteltransportes am Limes. En*: Studien zu den Miltärgrenzen Roms III*. 13 Internationaler Limeskongress (Aalen 1983) Stuttgart 1986, 760-767. Idem, El sistema annonario como base de la evolución económica del imperio romano. En: T. Hakens, M. Miró (Eds.), *Le commerce maritime Romain en Méditerranée occidentale*. (Colloque International Barcelona 1988) (*PACT* 27, 1990) 1995, 355-367. Más recientemente, Idem, politica e regimi alimentari nel principato di Augusto. Il ruolo dello stato nella dieta di Roma e dell' esersito. En: D. Vera (a cura di), *Demografia, sistema agrari, regimi alimentari nel mondo antico*. Bari 1999, 247-271. Idem, *Baetica* and *Germania*. Notes on the concept of 'provincial interdependence' in the Roman Empire. En: P. Erdkamp (ed.), *The Roman army and the economy*. Amsterdam 2002, 293-308. Idem, Military supply during wartime. En: L. de Blois, J. Rich (Eds.) *Transformation of economic life under the Roman Empire*. Amsterdam 2002, 77-92. (véanse, en su conjunto, los trabajos publicados en estos tres últimos volúmenes).

lo que llamaría la "cartografía arqueológica". Cuando en un mapa señalamos los hallazgos de un determinado material arqueológico, solemos unir esos puntos y crear una "ruta". La presencia de un determinado material en un determinado sitio sólo indica que llegó hasta allí, no que ese punto fuera, necesariamente, el paso para el punto siguiente. El mayor conocimiento de los puertos de la cornisa cantábrica hispana y de la costa atlántica gala ha hecho pensar en una ruta de cabotaje en la que los barcos van de puerto en puerto.

En la antigüedad, de un modo más perentorio que en nuestro tiempo, el transporte marítimo era el único que permitía mover volúmenes considerables de mercancías. Las campañas militares de Roma, cada vez más alejadas del territorio de la ciudad, hicieron más necesaria la presencia de una flota romana, de hecho, al final de la república el poderío de Pompeyo radicaba, precisamente, en el control de la flota. Gracias a ella Sexto Pompeyo tuvo en jaque a Augusto algún tiempo[12].

Una lectura atenta del *bellum gallicum* pone de manifiesto cómo César creó y usó una flota en sus campañas[13]. Se ha tenido poco en cuenta que el gran amigo de César, y coadyuvante en la campaña de las Galias, Cornelio Balbo[14], era un gaditano, uno de aquellos hombres cuyos negocios se extendían tanto por el Mediterráneo como por el Atlántico. Por otra parte, sería necesario poner en relación el aumento de la colonización romana de la Bética con las campañas en la *Gallia* y determinar de qué modo una acción y otra se interrelacionan: El aumento de la producción en la Bética facilitaba la conquista de la *Gallia*. La conquista de la *Gallia* exigía el aporte de recursos y abría nuevos mercados. La Bética era la única región que podía satisfacer, en aquel momento, estas necesidades[15]. La Bética disponía de recursos agrícolas y mineros, cuya explotación podía aumentarse y de hombres conocedores de la ruta del Atlántico, los gaditanos. Desde este punto de vista es más fácil comprender por qué Cornelio Balbo abandonó a Pompeyo por César. Tal vez, desde esta perspectiva pueda explicarse también el escaso amor de los de *Massalia* a César: la apertura de la ruta atlántica dañaba sus intereses económicos en el interior de la *Gallia*[16].

El mantenimiento de *Germania* bajo la órbita romana exigió, desde el inicio, el concurso de la flota y de su uso, tanto como fuerza estratégica como logística. La actividad militar de Druso en *Germania* pone ya de manifiesto el uso de la flota en sus campañas y su voluntad de utilizar el medio acuático para mover su ejército al norte del Rin mediante la construcción de un canal, la *fossa drusiana* [17]. Las palabras que Tácito pone en boca de Arminio, por mucho que sean un recurso retórico del mismo Tácito, ponen de manifiesto cómo la idea de que los romanos se abastecían por vía marítima era una realidad bien conocida[18]. Una realidad ya bien conocida por Estrabón, quien afirma, que los gaditanos son los que más y con mayores naves navegan tanto por el Mediterráneo

---

[12] Una exposición sintética de la armada en el mundo romano en J. Remesal Rodríguez, La armada en el ejército romano. *Cátedra 'Jorge Juan'.Colección cursos, congresos e simposios* 35, Betanzos 1997, 129-145.

[13] Véase el artículo ya citado de B. Rankov, Roman Warships in the Mare Externum. En: Mª M. Arteaga Artigas, Mª J. Noain Maura (Eds.), *Mar exterior. El occidente atlántico en época romana*. Oñate s.a., 61-70. A. Labisch, *Frumentum conmeatusque. Die Nahrungsmittelversorgung der Heere Caesars*. Maiseheim 1975. P. Erdkamp, *Hunger and the sword. Warfare and food supply in Roman republican wars (264-30 B.C.)* Amsterdam 1998.

[14] J.F. Rodríguez Neila, *Los Balbos de Cádiz. Dos españoles en la Roma de César y Augusto*. Sevilla 1973. Idem, *Confidentes de César. Los Balbos de Cádiz*. Madrid 1992.

[15] Véase el reciente volumen de E. Melchor Gil, J. Mellado Rodríguez, J.F. Rodríguez Neila (Eds.), *Julio César y Corduba: Tiempo y espacio en la campaña de Munda (49-45 a.C.).* Córdoba 2005 y en dicho volumen el artículo J. Remesal Rodríguez, La política de César y sus repercusiones en la Bética, pp. 469-476.

[16] Estrabón señala que Marsella era un puerto desde el que se comerciaba estaño de las Casitérides (Str. 3,2,9)

[17] Suet. *Claud.* 1, 2, donde se afirma que Druso fue el primer general romano que navegó por el océano septentrional.

[18] Tac. *Ann*. 2, 15, 2.

como por el mar exterior[19]. Realidad celebrada por el mismo Augusto en sus *Res gestae,* quien afirma que su flota navegaba desde Cádiz al Elba[20]. Lo mismo que, más tarde, repite Plinio[21].

Una relectura de las *Annales* de Tácito nos permite reunir un centón de noticias que muestran la importancia y el uso de la flota en la conquista de Germania: refiriéndose al testamento de Augusto hace notar que en él se consignaba una relación de las flotas de que disponía el Imperio Romano[22]. Tras la muerte de Augusto, Germánico desciende por el Rin para aplacar la revuelta de los soldados de Vetera, valiéndose de una flota[23]. Tiberio anunciaba que iría a *Germania*, para aplacar la revuelta, para lo que preparó la intendencia y aprestó naves[24], lo que pone de manifiesto que ya a la muerte de Augusto los viajes por el Atlántico constituían una rutina. En el 15 d.C. Germánico, en su campaña al norte del Rin, envía por tierra a Cécina con parte del ejército, él se embarca con cuatro legiones hasta llegar al río Ems, donde se reúne todo el ejército[25]. A la vuelta de la campaña ordena que la caballería, al mando de Publio Vitelio, vuelva por la orilla del océano acompañada por dos de las legiones, para que la flota pudiese navegar con más facilidad (al transportar menos peso)[26]. Las inclemencias del tiempo casi destruyen a las tropas mandadas por Vitelio. Finalmente Germánico pudo reembarcarlas y salvarlas[27]. Me resulta particularmente interesante señalar que, como consecuencia de este desastre, las Hispanias, las Gallias e Italia, según las posibilidades de cada una, ofrecieron armas, caballos y oro[28], interesante también señalar que un año después las Galias estaban cansadas de suministrar caballos[29].

Para la preparación de la campaña del 16 d.C. Germánico se aprestó a armar una flota de mil naves. La descripción de esta flota muestra la diversidad de naves que se construyeron, tanto para su uso en medio marítimo como fluvial. El párrafo, en su conjunto muestra claramente la visión de la flota como instrumento de combate, estratégico y logístico, señalando las ventajas que ofrecía su uso para el desarrollo de la campaña[30]. A la vuelta de la campaña, una tormenta destrozó la flota y dispersó a los barcos, algunos llegaron hasta *Britannia*, de donde volvieron contando cosas fabulosas[31]. El primer desastre no atemorizó a los romanos y, sin duda, el segundo tampoco.

Suetonio relata tres noticias referidas a Calígula interesantes para nuestra exposición. Calígula, en su expedición a *Germania*, hizo formar a sus legiones ante el océano ordenándoles disparar contra el mar y recoger como triunfo los restos de conchas y caracoles que el mar arrojaba a sus orillas[32]. Esta anécdota ha sido vista como una más de las excentricidades de Calígula. En mi opinión, se trató de un acto simbólico. Calígula quería mostrar que los romanos habían vencido también al océano. En otro paso, narra Suetonio que Calígula, informado de una revuelta de los

---

[19] Str. 3, 5, 3.
[20] Aug. *RG*. 26. Augusto dice que su flota navegó más al norte de la desembocadura del Rin, que podría interpretarse como una referencia a las campañas de Druso.
[21] Plin. *NH*. 2, 167.
[22] Tac. *Ann*. 1, 11, 4.
[23] Tac. *Ann*. 1, 45, 2.
[24] Tac. *Ann*. 1, 47, 3.
[25] Tac. *Ann*. 1, 60, 2.
[26] Tac. *Ann*. 1, 63, 3; 70, 1.
[27] Tac. *Ann*. 1, 70, 5.
[28] Tac. *Ann*. 1, 71, 2.
[29] Tac. *Ann*. 2, 5, 3
[30] Tac. *Ann*. 2, 5; 6; 7; 8.
[31] Tac. *Ann*. 2, 23; 24; 25.
[32] Suet. *Cal*. 46, 1; 47.

germanos y temeroso de que éstos le cerrasen los pasos de los Alpes, aprestó naves esperando escapar a las provincias de allende el mar[33], es decir, *Hispania* o *Gallia*. Por último, Calígula levantó un faro en las orillas del Océano para que guiase a los barcos de noche[34].

En la conquista de *Britannia* por Claudio, no es necesario insistir en ello, la flota jugó un papel determinante. Quiero referirme sólo al hecho de que la campaña fue planeada, desde Roma como una operación marítima y el mismo emperador se embarcó en la flota, sólo el miedo tras correr riesgo de naufragio le hizo desembarcar y hacer el camino a través de la *Gallia* hasta *Gerosiacum*[35]. La armada debió seguir su camino sin el emperador. Sólo un buen conocimiento de la ruta atlántica hace pensable el planteamiento de la expedición. Habría que preguntarse si la concesión del derecho de ciudadanía a *Baelo,* en época claudia, se debe a que la ciudad se convirtiese en una base de aprovisionamiento para la armada, aunque podría pensarse que consiguió este privilegio durante la campaña de anexión de Mauritania. Otro hecho quisiera referir. Cuenta Tácito que en el año 47 d.C. un cannanifate, Gannasco, desertor del ejército romano, se dedicaba a la piratería y atacaba las costas de la Galia e incluso se atrevió a hacer incursiones en Germania Inferior ayudado por los caucos[36].

Valgan estos testimonios para mostrar cómo, desde el primer momento del imperio, los romanos usaron de la flota como un instrumento fundamental, para garantizar la posesión de las provincias de la fachada atlántica, atreviéndose incluso a conquistar una isla: *Britannia*.

Quienes han tratado de la armada en el mundo romano siempre han incidido en señalar su función como instrumento básico y responsable de la logística[37]. En mi opinión, sería necesario continuar investigando en esta dirección, para poder definir mejor las relaciones entre la flota, el abastecimiento de cada cuerpo de ejército tanto en tiempos de paz como de guerra y la organización por parte del estado romano de estas relaciones.

Desde nuestro punto de vista, dos son los temas a discutir: las rutas que usaron los romanos por el Atlántico y los agentes que intervinieron en las relaciones comerciales en función de esas rutas.

En la bibliografía moderna, véanse los volúmenes colectivos citados, la opinión común parece decantarse por una ruta de cabotaje a través del golfo de Gascuña. El mejor conocimiento de los puertos de esta región ha incitado a muchos a "unir puntos", como he criticado antes. Sin duda esta ruta existió, pero para satisfacer las necesidades de la región, no como vía única y necesaria para hacer llegar los productos a *Britannia* y *Germania*. Algunos de estos puertos, como el de *Burdigala*, mantuvieron relaciones directas con las provincias del norte y, seguramente, funcionaron también como puertos de redistribución de las mercancías a enclaves más modestos y como puntos de referencia para la navegación fluvial[38]. Estrabón afirma que a *Britannia* se accedía desde las bocas del Rin, del Sena, del Loira y del Garona[39].

---

[33] Suet. *Cal*. 51, 3.
[34] Suet. *Cal.* 46, 1; 47.
[35] Suet. *Claud*. 17, 2.
[36] Tac. *Ann*. 11, 18, 1.
[37] Véase, como muestra, M. Reddé, *Mare nostrum. Les infrastuctures, les dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'Empire Romain*. Rome 1986, en particular pp. 370-399.
[38] P. Sillières, Les voies de comunication dans les provinces occidentales de l'Empire Roman. En: Mª M. Arteaga Artigas, Mª J. Noain Maura (eds.), *Mar exterior. El occidente atlántico en época romana*. Oñate 2006?, 21-31.
[39] Str. 4, 5, 2.

Defiendo que para los productos destinados, directamente, a *Britannia* y *Germania* existió una ruta directa. Dos son para mí los testimonios históricos definitivos:

Un texto poco utilizado de Apiano dice que los iberos navegaban por el océano occidental y septentrional sólo para llegar al país de los britanos y que, para ello se valían de las corrientes marinas[40]. Conocidas son las corrientes norte/sur y sur/norte que fluyen entre la costa galaica e Irlanda; el texto muestra el conocimiento de esas corrientes por los romanos. En algún momento las naves debían de navegar por el sur de *Britannia* para abordar sus puertos y, a través del canal de la Mancha, llegar hasta las bocas del Rin. Tácito, refiriendo las campañas de Agrícola en *Britannia*, afirma que, en opinión de Agrícola, hubiese sido bueno conquistar *Ibernia*, que se encuentra entre *Britannia* e *Hispania* y bien situada con relación al mar gálico, además, sus puertos y caladeros se conocen gracias al comercio y a los comerciantes[41] . El texto de Tácito viene a confirmar, en mi opinión, lo expuesto por Apiano, los comerciantes romanos conocían el camino a *Ibernia*. Otro texto de Tácito pone de manifiesto que los comerciantes romanos precedían a las legiones y que, en consecuencia, podían constituír una fuente de información para el ejército[42]. Horacio se refiere a los comerciantes que hacían la ruta atlántica varias veces al año[43].

El otro testimonio es todavía bien visible. Se trata del faro romano de *Brigantium* (La Coruña). Recientes excavaciones no han permitido datar con precisión la construcción del faro, los excavadores proponen una datación en la segunda mitad del s. I d.C. atribuyéndolo sea a Claudio sea a Vespasiano[44]. El único testimonio antiguo relativo a este faro, aunque tardío, es el de Orosio, quien define al faro, después de incluirlo entre las grandes maravillas, como *ad speculam Britanniae*, es decir, como "atalaya de Britannia"[45]. En mi opinión, no puede ser más claro el testimonio: el faro fue hecho para los que navegaban a *Britannia*, indicando una relación entre la función del faro y la ruta directa a *Britannia*. Si no, hubiese indicado también otras provincias o puertos[46]. La vinculación del faro con *Britannia* nos permitiría proponer que la construcción del faro es un resultado de las campañas de Claudio por la conquista de la isla.

Por lo que respecta a las rutas es preciso admitir la existencia de varias rutas distintas: la directa a *Britannia* y *Germania*; la existencia de una ruta de cabotaje; la existencia de rutas directas a determinados puertos de la costa hispana o gala que actuaban como puertos de redistribución

---

[40] App. *Ib.* 1. Asegura, también, que el viaje se hacía en un día y medio.
[41] Tac. *Agric*. 24, 1-3
[42] Tac. *Ann*. 2, 62, 3
[43] Hor. *Od*. 1, 31, 13, 5.
[44] J. Mª. Bello Diéguez, *Brigantium* y su faro. Contextos arqueológicos en la ciudad de A Coruña. En: F. Arias Vilas, C. Fernández Ochoa, A. Morillo (eds.), *Torre de Hércules: finis terrae lux. (Simposio sobre os faros romanos e a navegación occidental na antigüidade/ Simposio sobre los faros romanos y la navegación occidental en la antigüedad. A Coruña 2008). Brigantium* 20, 2009, 41-66.
[45] Oros. *Adv. Pag*. I, 2, 71: *Secundus angulus Circium intendit, ubi Brigantia Gallaeciae civitas sita altissimam Pharum et inter pauca memorandi operis ad speculam Britanniae eregit.*
[46] Recientemente E. Rodríguez Almeida, Ad speculam Britanniae. En: Mª M. Arteaga Artigas, Mª J. Noain Maura (Eds.), *Mar exterior. El occidente atlántico en época romana*. Oñate s.a., 14-19, en pag. 19 niega esta posibilidad de viajes en alta mar "…*attraverso il pericoloso Golfo de Biscaglia*." Precisamente la ruta directa evita *il pericoloso golfo de Biscaglia*. Por otra parte hace decir al texto cosas que no constan en él. En pag. 18 nota 19 hace referencia a nuevos *tituli picti* sobre ánforas Dressel 20 hallados en las recientes excavaciones en el monte Testaccio, sin citar las publicaciones realizadas hasta el 2003, fecha del congreso cuyas actas recoge la citada publicación: J.Mª Blázquez Martínez, J. Remesal Rodríguez, E. Rodríguez Almeida, *Excavaciones Arqueológicas en el monte Testaccio (Roma).* Madrid 1994. J.Mª. Blázquez Martínez, J. Remesal Rodríguez (Eds.), *Estudios sobre el monte Testaccio (Roma)* I. Barcelona 1999; II, Barcelona 2001; III, Barcelona 2003.

y la existencia de múltiples rutas entre puertos hispanos y galos y puertos germanos o británicos, como demuestra el texto de Estrabón antes citado. En definitiva, hay que abandonar una visión simplista y entender que la costa atlántica del Imperio Romano era frecuentada en todas direcciones y que sus relaciones con el Mediterráneo estaba predeterminada sólo por el tipo y la cantidad de mercancía con la que se negociaba.

Nos toca hablar, pues, de los agentes y las formas del comercio. Los pasos antes citados de Tácito, en los que se hacía referencia a los comerciantes más allá de las fronteras romanas, ponen de manifiesto que el comercio con territorios del norte, antes de la conquista, era frecuente[47].

No nos ocuparemos aquí de las redes capilares de distribución al interior de las provincias del norte[48]. Sino, en particular, del arribo de productos alimentarios en masa a dichas provincias. Los documentos epigráficos a nuestra disposición muestran la existencia de esas redes capilares[49], sin embargo la onomástica referida en las inscripciones de comerciantes Britanos, Galos y Germanos pone de manifiesto que no hay ninguna relación conocida, hasta ahora, entre esos personajes y los conocidos a través de los *tituli picti* de las ánforas[50]. Contrariamente si conocemos nombres de personajes vinculados al transporte de alimentos mediterráneos en el valle del Ródano[51].

La llegada de productos alimentarios en masa sólo puede explicarse a través de la presencia del ejército romano en la región. Particularmente, la llegada de un producto, el aceite de oliva, totalmente ajeno a la dieta de los pueblos del norte de Europa.

He defendido que la dieta del soldado fue planeada desde Roma con los recursos de los que el emperador disponía de las distintas provincias, bien recibidos como pago en impuesto, bien comprados por el estado romano, bien requisados. He señalado que es preciso distinguir tres áreas

---

[47] Para el caso de *Britannia* véase D.F. Willians, D.P.S. Peacock, The importation of olive-oil into Iron Age and Roman Britain. En: J.Mª Blázquez Martínez, J. Remesal Rodríguez (Eds.), *Producción y comercio del aceite en la antigüedad. Segundo congreso internacional (Sevilla 1982)*. Madrid 1983, 263-280. Para *Germania*: J. Kunow, *Negotiator et vectura. Händler und Transport im Freien Germanien*. (Kleine Schriften des Vorgeschichlichen Seminars Marburg VI) Marburg 1980. Idem, Zum Haldel mit römischen Importen in der Germania libera. En: D. Düwel et al., *Untersuchungenn zu handel und Verkehr in vor- und frühgeschichlicher Zeit in Mittel- und Nordeuropa*. (Abhanlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen. Philol.-Hist. kl. 3 F. CXLIII). Göttingen 1985, 430-59. Idem, Kontaktströme zwischen dem Imperium Romanum und der Germania libera. *Münstersche Beiträge zur antiken Handelgeschichte* VIII/1, 1998, 56-71. Véase el ya clásico volumen J. Plat Taylor, H. Cleere (Eds.), Roman Shipping and trade: Britain and the Rhine Provinces. London 1978.

[48] O. Schlippschuh, *Die Händler im römischen Kaiserreich in Gallien, Germanien und den Donauprovinzen Rätien, Noricum und Pannonien*. Amsterdams 1974.

[49] L. Wierschowski, Wirtschaftsinteressen oder Liebesehen? Die Heiratsverbingungen der *Atisii*, *Devilii* und *Iulii* aus Grenoble und Umgebung. *Münstersche Beiträge zur antiken Handelgeschichte* XI/1. 1992, 32-55.

[50] Véanse las inscripciones halladas en el santuario de las *Deae Nehalenniae* hallado en Colijnsplaat (Holanda:) A. Mócsy, Bemerkungen zu den negotiatores von Colijnsplaat. *Münstersche Beiträge zur antiken Handelgeschichte* III/2, 1984, 43-58. Con la bibliografía sobre el hallazgo. W. Kuhoff, Der Handel im römischen suddeutschland. *Münstersche Beiträge zur antiken Handelgeschichte* III/1, 1984, 77-107.

[51] M. Christol, Marchands gauloise et grand commerce de l'huile de Bétique dans l'occident Romain; quelques données provenant des amphores. En: L. Rivet, M., Sciallano (Eds.) *Vivre, produire et échanger: reflets méditerranéens. Mélanges offerts à Bernard Liou.* Montagnac, 2002, 325-334. S. Martin-Kilcher, Lucius Urittius Verecundus, négociant à la fin du Ier siègle, et sa marchandise découverte à Mayance. En: L. Rivet, M., Sciallano (Eds.) *Vivre, produire et échanger: reflets méditerranéens. Mélanges offerts à Bernard Liou.* Montagnac, 2002, 343-353. J. Remesal Rodríguez, Promoción social en el mundo romano a través del comercio. En: F. Marco Simón, F. Pina Polo, J. Remesal Rodríguez (Eds.), *Vivir en tierra extraña: emigración e integración cultural en el mundo antiguo*. (Instrumenta 16) Barcelona 2004, 125-136. Con la bibliografía.

posibles de abastecimiento del ejército: a) Lo que el ejército es capaz de producir por sí mismo en las *fabricae legionis*, en los *prata legionis* e incluso a través de la caza; b) Lo que el ejército puede obtener de la misma provincia donde se ubica; c) Lo que el ejército recibe de regiones más lejanas. He centrado mis estudios en explicar este último aspecto, remito a mis trabajos ya citados[52].

Las fuentes de las que disponemos para este estudio son las ánforas y su epigrafía. Las ánforas son abundantísimas en las regiones del norte del imperio, la epigrafía asociada a ellas es menos frecuente. La epigrafía asociada a las ánforas se divide en dos grandes bloques: sellos impresos antes de la cochura del ánfora, frecuentes en las ánforas olearias béticas, más escasos en otros tipos anfóricos[53]; y los *tituli picti,* que contienen la información relativa al transporte y comercio del ánfora, pero que son escasísimos[54].

Los iniciadores de la investigación sobre el *limes* centroeuropeo y británico prestaron poca atención al estudio de las ánforas[55], que no fueron vistas como material foráneo sino como producciones locales. Ello ha hecho que el estudio del *limes*, que podría haber facilitado el conocimiento de la cronología de muchos tipos anfóricos, haya contribuido poco a ello[56]. Por otra parte, el abandono del estudio de las ánforas ha impedido, hasta ahora, estudiar y ofrecer explicaciones sobre el abastecimiento del ejército y de las relaciones entre las provincias mediterráneas y el *limes* y del papel que en estas relaciones tuvo la política alimentaria del imperio romano.

---

[52] J. Remesal Rodríguez, *Annona militaris*…91-94. Idem, *Heeresversorgung*….68-70. La investigación se había centrado en los dos primeros aspectos. El haber partido del estudio del aceite bético fue lo que me permitió plantear la cuestión del abastecimiento regular a larga distancia y sus implicaciones económicas y políticas. Hoy día se ha convertido en una opinión común.

[53] Los sellos facilitan, en primer lugar, información sobre las condiciones y el área de producción, pero el estudio de su distribución nos ayuda a entender los canales que intervinieron en la distribución. Sobre el significado de los sellos anfóricos existe una larga discusión. Véase, últimamente, el trabajo de P. Berni Millet, *Epigrafía anfórica de la Bética: Nuevas formas de análisis*. (Instrumenta 29) Barcelona 2008, donde se hace un análisis de las diversas teorías con la bibliografía correspondiente.

[54] Aunque no todas las ánforas fueron selladas, todas necesitaron de un *titulus pictus* que especificaba su contenido, el nombre del transportista o comerciante y una forma, más o menos evolucionada, de control aduanero. El tiempo y, a veces, el sistema del lavado del material los han hecho desaparecer. Las recientes excavaciones realizadas en Köln, donde el material ha sido trabajado con más atención, han ofrecido un abundante número de *tituli picti*: U. Ehmig, Tituli picti auf Amphoren in Köln. *Kölner Jahrbuch* 40, 2007, 215-322.

[55] He llamado la atención sobre el hecho de que no tuvo ninguna repercusión el artículo publicado por H. Dressel, Eine Amphora aus Spanien mit lateinischen Inschriften. *Bonner Jahrbücher* 95, 1893, 66-79, donde él publicaba, en alemán, el resultado de sus trabajos en Roma publicados en italiano. En pag. 79, guiado sólo por el sentido común y sus conocimientos sobre el mundo romano, sin aportar argumentos concretos más allá de la existencia del material anfórico, ya proponía la existencia de las dos rutas, la mediterránea y la atlántica, para la exportación del aceite bético.

[56] Ciertamente siempre hubo algunos investigadores que entrevieron el problema: F. Pelichet, A propos des amphores trouvées a Nyon. *Zeitschrift für Schweizerische Archäologie und Kunstgechichte* 8, 1946, 189-202. B. Heukemes, Datación de algunas marcas de ánforas españolas. *AEspA*. 31, 1958, 197-198. E. Ettlinger, Aspects of amphora-typology, seen from the north. En: *Méthodes classiques et méthodes formales dans l'étude des amphores* (actes du colloque de Rome 1974) CEFR 32. Rome 1977, 9-16. E. Schallmayer, Römische Okkupationslinien in Obergernanien und Raetien. Zur chonologischen Typologie der Amphoren. En: J.Mª Blázquez Martínez, J. Remesal Rodríguez (Eds.), *Producción y comercio del aceite en la antigüedad. Segundo congreso internacional (Sevilla 1982)*. Madrid 1983, 281-336.

Con la edición en alemán de mi primer trabajo sobre el tema[57] se inició una nueva fase de estudios que ha dado pié a numerosos trabajos[58] y a la discusión histórica a la que me he referido.

Desde mi perspectiva fueron las necesidades de abastecer al ejército el motor que estimuló el comercio entre la zona del *limes* y las regiones mediterráneas. Es lo que he definido como "política de mercado dirigido"[59], con lo que quería poner de manifiesto que, para el caso de las provincias en las que estaban aposentados cuerpos de ejército, el estado romano había sido el motor de la economía. Ciertamente, aquello que había sido transportado para el ejército dentro del sistema de abastos no puede ser definido como "comercio", sino como transporte de una serie de mercancías por cuenta de su propietario, el estado romano, que abonaba a los transportistas un precio, *vectura*, por dicho servicio. Pero el transporte, encomendado a privados, permitía que estos comerciantes, una vez que tenían financiado el viaje con el servicio al estado, podían acarrear otras mercancías por cuenta privada. Si aumentaba la demanda de un determinado producto, podían realizar operaciones, independientemente, de los tratos realizados con el servicio al estado. Tal parecer ser el caso del aceite bético y de las salazones de pescado béticas, cuyas ánforas se encuentran, no sólo en los lugares militares, sino en la mayoría de los yacimientos de carácter civil, incluso en las más alejadas *villae*.

Es decir, la necesidad de abastecer al ejército facilitó la posibilidad de que quienes realizaban este abastecimiento aprovechasen la ocasión, para transportar otros productos con los que podían comerciar libremente. La romanización comportaba el uso de formas de vida a la romana,

---

[57] J. Remesal Rodríguez, Die Ölwirtschaft in der Provinz Baetica: neue Formen der Analyse. *Saalburg Jahrbuch* 38, 1982, 30-71 (= *AEspA*. 50-51, 1977-1978, 87-142, más un *addendum*). A este siguieron otros trabajos relacionados con Germania: J. Remesal Rodríguez, Ölproduktion und Ölhandel in der Baetica: ein Beispiel für die Verbindung archäologischer und historischer Forschung. *Münstersche Beiträge zur antiken Handelgeschichte*, II/2, 1983, 91-111. Idem, Die Organisation des Nahrungsmittelimportes am germanischen Limes. (13 Internationalen Limeskongresses Aalen 1983). *Studien zu den Militärgrenzen Roms III*. Stuttgart 1986, 760-767. Idem, *La annona militaris*….Idem, Die Procuratores Augusti und die Versorgung des römischen Heeres. En: *Akten des 14 Internationalen Limeskongresses 1986 in Carnuntum*. Wien 1990, 55-65. Idem, Die Stempel auf Amphoren des Types Dr. 20 aus Worms. *Archäologisches Korrespondenzblatt* 19/4, 1989, 351-360. Idem, Die Erforschung der Werkstätten im Lichte der reproduzierten Inschriften. *Specimina Nova Universitatis Quinqueecclesiensis* 7/1, 1991, 157-176. Idem, *Heeresversorgung*…. J. Remesal Rodríguez, E. Schallmayer, Römische Amphoren aus Baden-Württenberg. *Fundberichte aus Baden-Wurttenberg* 14, 1988, 395-432. J. Remesal Rodríguez, V. Revilla Calvo, Weinamphoren aus Hispania Citerior und Gallia Narbonensis in Deutschland und Holland. *Fundberichte aus Baden-Wurttenberg* 16, 1991, 389-439.

[58] Mis trabajos se centraron en aspectos epigráficos (el primer trabajo que, de una manera general, recogió la epigrafía anfórica de centro Europa fue el de M. H. Callender, *Roman Amphorae, with index of Stamps*. Oxford 1965). Citaré aquí sólo los trabajos que pueden considerarse como referencias básicas. El primer trabajo que atendía todo el material anfórico hallado en una ciudad fue el de S. Martin Kilcher, *Die römischen Amphoren aus Augst und Kaiseraugst. Ein Beitrag zur römischen Handels und Kulturgerschichte,* 1*, Die Südspanischen Ölamphoren*. (Forschungen in Augst 7/1) Augst 1987; 2, *Die Amphoren für Wein, Fischsauce, Südfrichte (Gruppen 2-24) und Gesamtauswertung* (Forschungen in Augst 7/2) Augst 1994; 3, *Archäologische und naturwissenschaftlichen Bestimmungen der an den Amphoren aus Augst und Kaiseraugst vorkommenden Tone*. (Forschungen in Augst 7/3) Augst 1994; J. Baudoux, *Les Amphores du nord-est de la Gaule (territoire français): contribution à l'histoire de l'economie provinciale sous l'Empire romain. DAF 52*. Paris 1996. P.P.A. Funari, *Dressel 20 Inscriptions from Britain and the Consumption of Spanisch Olive Oil. BAR, british Series,* 250. Oxford 1996. C. Carreras Monfort, P. P.A. Funari, *Britannia y el Mediterráneo. Estudios sobre el abastecimiento de aceite bético y africano en Britannia*. (Instrumenta 5) Barcelona 1989. C. Carreras Monfort, *Economía de la Britannia romana: La importación de alimentos.* (Instrumenta 8) Barcelona 2000. U. Ehmig*, Die Römischen Amphoren aus Mainz*.(Frankfurter Archäologische Schriften 4) Möhnesee 2003. Eadem, *Die Römischen Amphoren im Umland von Mainz.* (Frankfurter Archäologische Schriften 5) Wiesbaden 2007. F. Schimmer, *Amphoren aus Cambodunum/Kempten.* (Münchener Beiträge zur Provinzialrömischen Archäologie 1). Wiesbaden 2009. F. Laubenheimer, E. Marlière, *Échanges et vie économique dans le Nord-Ouest des Gaules. Le témoignage des amphores du IIe siècle avant J.-C. au IVe siècle après J.-C.* Besançon 2010.

[59] J. Remesal Rodríguez, *La Annona militaris*…111.

de ahí, por ejemplo, que un producto, en principio extraño a la dieta de los pueblos germanos, se convirtiese en un bien de consumo ordinario, como sería el caso del aceite de oliva, no sólo para la alimentación, sino para la iluminación, el baño, etc.

El estudio de las tipologías anfóricas presentes en el *limes*, y su frecuencia, permiten conocer qué productos, y en qué momentos, llegaron hasta las provincias del norte. Podemos afirmar ahora que, en época julio-claudia, aunque son preponderantes los productos de la *Gallia* y de *Hispania* están también presentes productos del Mediterráneo central y oriental. A partir de época Flavia los productos de *Gallia* e *Hispania* acaparan, casi monopolísticamente, el mercado. Interesante resulta señalar que los productos norteafricanos son prácticamente inexistentes, durante el Alto Imperio, en el *limes* Britano-Germano. He defendido que la concesión del *ius latii minus* a *Hispania* hay que ponerla en relación con la organización del limes por Vespasiano y con la necesidad del emperador de reorganizar las finanzas del imperio y asegurar el abastecimiento del limes[60].

Esta constatación está a la base del modelo que he propuesto, para explicar las relaciones interprovinciales en el imperio romano. En mi opinión, la investigación debe dirigirse a estudiar este fenómeno, para llegar a conocer de qué modo las necesidades del estado romano de abastecer a la ciudad de Roma y al ejército condicionaron las relaciones entre diversas provincias.

La distribución de los sellos en ánforas hallados en el *limes*, en el caso de que sean abundantes, como sucede con la epigrafía asociada a las ánforas olearias béticas, las Dressel 20, permiten plantear otras cuestiones. Ciertamente, como he referido, la información contenida en los sellos en ánforas hace referencia al lugar de producción, pero el estudio de su distribución nos informa de relaciones determinadas entre diversas zonas productoras y los lugares de recepción. Todos los estudios sobre sellos en ánfora Dressel 20 hallados en *Britannia* y *Germania* demuestran que, en época flavio-trajanea, el lugar de la Bética que más ánforas exportó al *limes* fue el alfar de "la Catria" (Lora del Río, Sevilla)[61]. Que a mediados del s. II d.C. el mayor centro exportador fue el lugar llamado "Malpica" (Palma del Río. Córdoba)[62] y que la mayoría de estas ánforas portan sellos de la familia de los *Iuventi Albini*. Que a principios del s. III d.C. Los sellos mejor representados son los del grupo LFCCV[63], producidos en varios lugares de la región de *Corduba* y *Astigi*[64] y los sellos

---

[60] J. Remesal Rodríguez, *La annona militaris*… 109.

[61] J. Remesal Rodríguez, Economía oleícola bética. Nuevas formas de análisis. *AEspA*. 50/51. 1977-78, 87-142. M. Ponsich, *Implantation rurale antique sur le Bas-Guadalquivir II*. Madrid 1979, 40 nº 73.

[62] M. Ponsich, *Implantation rurale antique sur le Bas-Guadalquivir* II. Madrid 1979, 128 nº 143. P. Berni Millet, *Epigrafía anfórica de la Bética. Nuevas formas de análisis*. (Instrumenta 29). Barcelona 2008, 398.

[63] J. Remesal Rodríguez, Tres nuevos centros productores de ánforas Dr. 20 y 23. Los sellos de Lucius Fabius Cilo. *Ariadna* 6, 1989, 121-153. J. S. Barea Bautista, J. L. Barea Bautista, J. Moros Díaz, J. Solís Siles, *Figlina Scalensia: Un centro productor de ánforas Dressel 20 de la Bética.* (Instrumenta 27) Barcelona 2008.

[64] Región de *Astigis*; Alcotrista, Las ánimas, Isla del castillo: M. Ponsich, *Implantation rurale antique sur le Bas-Guadalquivir* IV. Madrid 1991, 61 nº 33; 73 nº 47; 67 nº 44. P. Berni Millet, *Epigrafía anfórica de la Bética. Nuevas formas de análisis*. (Instrumenta 29). Barcelona 2008, 419; 414; 416. Región de *Corduba*: Barranco del Picacho, La dehesilla. M. Ponsich, *Implantation rurale antique sur le Bas-Guadalquivir* II. Madrid 1979, 225 nº 234; 228 nº 235. P. Berni Millet, *Epigrafía anfórica de la Bética. Nuevas formas de análisis*. (Instrumenta 29). Barcelona 2008, 474. Y en el cerro de los Pesebres (*vide* nota anterior).

del grupo PNN, producidos en la región de *Arva* (Alcolea del Río. Sevilla)[65]. A mediados del s. III d.C. son significativos los sellos del grupo de los *Iuni Melissi*, procedentes de "Las Delicias"[66].

De esta constatación, hoy por hoy, poco más podemos afirmar que ella misma, pues desconocemos cuales fueron los individuos y las causas que determinaron estas relaciones. ¿Por qué este cambio zonal a través del tiempo? ¿Por qué de la región de la Catria llegaron abundantes ánforas con sellos diversos, mientras que de la región de Malpica sólo son abundantes los sellos de los *Iuventi Albini*? Si, como he defendido, tras los sellos LFCCV se oculta el nombre de L(*ucius*) F(*abius*) C(*ilo*), C(*larissimus*) V(*ir*), un personaje bien notorio en época de los Severos, podría pensarse que el personaje aprovechó su posición política, para hacer llegar su aceite a los campamentos del *limes*.

El problema radica, para nosotros, en definir si estos cambios se deben a iniciativas privadas, o si los agentes imperiales influyeron en ellos, o si se deben a la conjunción de intereses entre agentes imperiales y determinados individuos, como podría ser el caso de Fabio Cilo. De todos modos, esta constatación abre nuevas perspectivas a la investigación.

Como he señalado, no hay concomitancias onomásticas entre los comerciantes centro europeos, conocidos a través de la epigrafía, y los personajes que aparecen en los *tituli picti* β de las ánforas Dressel 20. Seguramente, llegados los productos propiedad del ámbito militar éstos pasaron directamente a sus manos. Los productos dedicados al comercio privado, probablemente, fueron subastados y pasaron a manos de comerciantes locales, que nada tenían que ver con la red de comerciantes que acarreaban los productos hasta las provincias fronterizas[67].

Un avance importante sería disponer de un mayor número de *tituli picti* β en las provincias nórdicas, que nos permitieran entrever la relación entre los personajes que aparecen en los sellos y los que aparecen en los *tituli picti* β. Los últimos hallazgos ayudan a replantear una cuestión muy discutida: la intervención de los Severos en el comercio del aceite bético. Se viene defendiendo, desde la perspectiva de los resultados del Testaccio, que Septimio Severo y sus hijos monopolizaron el transporte y comercio de aceite bético[68]. Para la ciudad de Roma los nuevos hallazgos del Testaccio lo confirman[69].

---

[65] M. Ponsich, *Implantation rurale antique sur le Bas-Guadalquivir* I. 1974, 155 nº 64. J. Remesal Rodríguez, Transformaciones en la exportación del aceite bético a mediados del s. III d.C. En: J.Mª Blázquez Martínez, J. Remesal Rodríguez (Eds.), *Producción y comercio del aceite en la antigüedad. Segundo congreso internacional (Sevilla 1982)*. Madrid 1983, 115-131. P. Berni Millet, *Epigrafía anfórica de la Bética. Nuevas formas de análisis*. (Instrumenta 29). Barcelona 2008, 282.

[66] M. Ponsich, *Implantation rurale antique sur le Bas-Guadalquivir* IV. Madrid 1991, 57 nº 25. P. Sáez Fernández et al. , Excavación arqueológica de urgencia en el alfar romano de las Delicias (Écija, Sevilla) 1997. *Anuario Arqueológico de Andalucía 1997*. Sevilla 1997, 562-575. P. Berni Millet, *Epigrafía anfórica de la Bética. Nuevas formas de análisis*. (Instrumenta 29). Barcelona 2008, 426. Recientemente se han hallado sellos de los *Iuni Melissi* producidos en la región de Arva: J. Moros Díaz, J.L. Barea Bautista, J.S. Barea Bautista, J. Solis Siles, Propiedades de los Severos en la Bética: la figlina Paterna. En: J.Mª. Blázquez Martínez, J. Remesal Rodríguez (Eds.), *Estudios sobre el monte Testaccio (Roma) V*. (Instrumenta 35) Barcelona 2010, 495-509.

[67] Sobre subastas privadas *vide*: M. García Morcillo, *Las ventas por subasta en el mundo romano: la esfera privada*. (Instrumenta 20) Barcelona 2005.

[68] E. Rodríguez Almeida, Vicissitudini nella gestione del commercio dell'olio betico da Vespasiano a Severo Alessandro. En: J.H. D'Arms, E.C. Kopff (Eds.) *The Seaborne Commerce of Ancient Rome: Studies in Archeology and History*. (MAAR 36) Roma 1980, 277-290. J. Remesal Rodríguez, *La annona militaris*...103-108. L. De Salvo, Pubblico e privato in età severiana: il caso del trasporto dell'olio bético e l'epigrafia anforaria. En: *Navires et commerces de la Méditerranée antique. Hommage à Jean Rougé. Cahiers d'Histoire,* 33, 3-4. 1998, 333-344.

[69] Véanse los volúmenes publicados sobre las nuevas campañas de excavaciones en el Testaccio, en particular en el volumen V: en particular los capítulos: J. Remesal Rodríguez, Los sellos 167-241, en part. 231ss. J. Remesal Rodrí-

Sin embargo, los escasos documentos hallados en *Germania* nos permiten proponer que la acción de Septimio Severo se debió de reducir al ámbito annonario tanto civil como militar.

Ya Dressel publicó un *titulus pictus* β: *C. Consi Carici et filiorum* asociado a un sello PNN[70]. Recientemente se han publicado un *titulus pictus* β de la *Fisci Rationis Patrimoni Provinciae Baeticae*[71] y, últimamente un *titulus pictus* β de *M. Iulius Hermes Frontinianus* asociado también a un sello PNNF[72]. Los recientes estudios en el Testaccio demuestran que el sello PNN y la mayoría de sus variantes se datan entre Septimio Severo y Severo Alejandro y que los *tituli picti* β relativos a la *Ratio Patrimoni* aparecen en el 214 d.C.

Estos testimonios nos obligan a definir mejor la acción de los Severos en relación al comercio y transporte del aceite bético: Septimio Severo y sus hijos intervinieron sólo en el tráfico annonario[73], pero no destruyeron la posibilidad de que comerciantes privados atendieran otros consumos privados. Así podemos explicar mejor el texto de la Historia Augusta en el que se afirma que Severo Alejandro permitió, de nuevo, la vuelta de los privados al servicio de la annona[74], hecho que también nos confirma la información de que disponemos en el Testaccio.

Severo intervino en el tráfico annonario, pero el comercio que había nacido al socaire de las necesidades de estado, siguió funcionando, aunque el beneficio que significaba transportar para el estado hubiese desaparecido o descendido notablemente. El estado romano no creó una flota propia, de algún modo quienes seguían poniendo sus naves al servicio de la *annona* debían de obtener algún beneficio. Los *navicularii* debieron de seguir cobrando las *vecturae* por el transporte de los productos annonarios. Por algún tiempo, sustituidos primeros por Septimio Severo y sus hijos y, más tarde, por la oficina del *patrimonium Caesaris*, desapareció la oportunidad para otros intermediarios de seguir beneficiándose de las arcas del estado. Las modificaciones surgidas en el *limes* a partir de mediados del s. III d.C. influyeron, sin duda, en el sistema de abastecimiento de las tropas. Pero el aceite bético siguió llegando a *Germania*, como demuestran los hallazgos en Colonia y Trier de ánforas Dressel 23, el recipiente que sustituyó a las conocidas Dressel 20.

En síntesis: La conquista de la *Gallia* y *Germania* obligó a Roma a modificar su política al verse abocada a un mar, que ahora también debía dominar. Ello le obligó a conquistar el tramo de costa que aún no controlaba, *Gallaecia* y *Asturia*.

---

guez, A. Aguilera Martín, Los *tituli picti*, 41-165, en part. 161 ss. : J. Moros Díaz, J.L. Barea Bautista, J.S. Barea Bautista, J. Solis Siles, Propiedades de los Severos en la Bética….495-509.

[70] H. Dressel, Eine Amphora aus Spanien mit lateinischen Inschriften. *Bonner Jahrbücher* 95, 1893, 66-79. Aunque el ánfora conserva también su *titulus* δ: *[R] lxx hispalim p ccxvs / [---]ilianum veri c v?s? tryphon / [a]ccpet eros* (según la lectura Dressel), que carece de datación consular.

[71] J. Remesal Rodríguez, E. Schallmayer, Römische Amphoren aus Baden-Württemberg. *Fundberichte aus Baden-Württemberg* 13, 1988, 395-432, en part. 420.

[72] U. Ehmig, Pinselaufschrift und Stempel auf einer südspanischen Ölamphore aus Mogontiacum-Mainz. *Pyrenae* 29, 1998, 237-248. El personaje es conocido a través de dos inscripciones. Véase J. Remesal Rodríguez, Olearii. En: M.L. Caldelli, G.L. Gregori, S. Orlando (a cura di), *Epigrafia 2006* (Atti della XIVe. rencontre sur l'épigraphie in honore di Silvio Panciera). *Tituli 9*, 2008, 349-374, con la bibliografía anterior y los nuevos datos del Testaccio.

[73] J. Remesal Rodríguez, *La annona militaris*…104-107.

[74] Según la propuesta de interpretación de HA. *AS*. 22, 1-3 hecha por Rodríguez Almeida: E. Rodríguez Almeida, Vicissitudini nella gestione del commercio dell'olio betico da Vespasiano a Severo Alessandro. En: J.H. D'Arms, E.C. Kopff (Eds.) *The Seaborne Commerce of Ancient Rome: Studies in Archeology and History*. (MAAR 36) Roma 1980, 285-287.

El tener que abastecer al ejército, primero en *Germania* y más tarde, también, en *Britannia* les obligó a aprovechar los conocimientos de los marinos Gaditanos para practicar la ruta directa entre *Gallaecia* y *Britannia* y las bocas del Rin, el faro de *Brigantium* es el más claro testimonio de ello: según la expresión de Orosio "*ad speculam Britanniae*", antorcha de Britannia.

Al socaire de las necesidades militares se desarrolló un amplio comercio entre las provincias fronterizas y el Mediterráneo y, en particular, con *Gallia* e *Hispania*.

Según la documentación actual, puede afirmarse que quienes acarreaban los productos al limes vendían sus productos a otros comerciantes locales, que se encargaban de la distribución zonal.

Es preciso abandonar una visión simplista de la navegación y entender que toda la "costa romana" del Atlántico fue un hervidero de relaciones en todas las direcciones, tanto con el Mediterráneo como de estas provincias entre sí. Deberemos pues estudiar la jerarquía entre los diversos puertos y sus funciones.

Las ánforas y su epigrafía son el mejor fósil director para estudiar estas relaciones económicas. Lamentablemente, nos falta información sobre los vectores que hicieron posible la presencia de estos materiales en el *limes*. Las ánforas olearias béticas, las más abundantemente halladas en el limes, de las que más información epigráfica tenemos pueden convertirse en un paradigma para este tipo de estudios. Tras estas ánforas existió un complejo de relaciones de hombres e ideas circulando por el ancho mar océano que es lo que pretendemos llegar a conocer.