

Vivre, produire et échanger : reflets méditerranéens

Mélanges offerts à Bernard Liou

Textes rassemblés par Lucien Rivet et Martine Sciallano



éditions monique mergoil
montagnac
2002

Tous droits réservés
© 2002



Diffusion, vente par correspondance :

Editions Monique Mergoil
12 rue des Moulins
F - 34530 Montagnac

Tél/fax : 04 67 24 14 39 - portable : 06 73 87 13 91
e-mail : emmergoil@aol.com

ISBN : 2-907303-68-6
ISSN : 1285-6371

Aucune partie de cet ouvrage ne peut être reproduite
sous quelque forme que ce soit (photocopie, scanner ou autre)
sans l'autorisation expresse des Editions Monique Mergoil.

Texte : auteurs
Saisie, illustrations : *idem*
Rédaction, mise en page : Sylvie Saulnier et Lucien Rivet
Maquette : Editions Monique Mergoil
Couverture : Editions Monique Mergoil
Impression numérique : Maury SA
21 rue du Pont-de-Fer, BP 235
F - 12102 Millau cedex

Sommaire

<i>Préface (Lucien RIVET et Martine SCIALLANO)</i>	9	Robert ÉTIENNE	Prosopographie monumentale, prosopographie amphorique. Le cas des Ocratii	119
Patrice POMEY		Élisabeth DENIAUX	Recherches sur le transport maritime dans la Méditerranée orientale : les affaires de Patiscus (51-43 av. J.-C.)	121
Remarque sur la faiblesse des quilles des navires antiques à retour de galbord	11	Dominique PIERI	Marchands orientaux dans l'économie occidentale de l'Antiquité tardive	123
Sabrina MARLIER		Enrique GOZALBES CRAVIOTO	Notas sobre las relaciones hispano-tingitanas en la antigüedad clásica	133
La question de la survivance des bateaux cousus de l'Adriatique	21	Claude DOMERGUE, Christian RICO	À propos de deux lingots de cuivre antiques trouvés en mer sur la côte languedocienne	141
Jean-Marie GASSEND		Henri AMOURIC, Éric DULIÈRE, Florence RICHEZ, Lucy VALLAURI	En rade de Villefranche	153
Navires de Saint-Gervais, des Laurons, de Cavalières, etc.	33	José Maria BLÁZQUEZ	El comercio hispano con el norte de África y el Oriente desde el comienzo de la Antigüedad hasta el siglo VIII	159
Claude SANTAMARIA		Moisés DÍAZ GARCÍA, Pedro OTIÑA HERMOSO	El comercio de la Tarragona antigua : importaciones cerámicas entre el siglo III a.C. y la dinastía julio-claudia	171
Épave Chrétienne "E" à Agay, commune de Saint-Raphaël (Var).	35	Michel BONIFAY, Claudio CAPELLI, Luc LONG	Recherches sur l'origine des cargaisons africaines de quelques épaves du littoral français	195
Michel L'HOURL, Elisabeth VEYRAT		Frédéric MARTY	Aperçu sur les céramiques à pâte claire du golfe de Fos	201
Au carrefour des influences maritimes de l'Europe moderne : les épaves de la Natière	43	Armand DESBAT	Quelques témoins de l'importation de sigillée orientale A à Lyon	221
Max GUÉROUT		Thierry MARTIN	Le rayonnement aquitain des présigillées augustéennes du bassin de l'Aude	223
L'épave du Patriote à Alexandrie (Égypte)	51			
Éric RIETH				
À propos d'un bateau-citerne du delta du fleuve Godavari (Andhra Pradesh, Inde) dessiné par F. E. Pâris (1806-1893). Note d'architecture navale comparée	67			
Philippe RIGAUD				
L'inventaire de la galéasse de Philippe de Comynes (Marseille 1491)	71			
François SALVIAT				
Les ports de l'Atlantide dans le <i>Critias</i> de Platon	79			
Francisca PALLARÉS				
I porti antichi della Liguria di Ponente : l'esempio di Albenga	85			
Claude VELLA				
Évolution paléogéographique du littoral de Fos et du delta du Rhône : implications archéologiques	103			
Christian GIROUSSENS				
À propos des étangs de Fos et d'Istres : deux entrepôts à sel à Port-de-Bouc au XVI ^e siècle	115			

Philippe BET, Anne DELOR Les premiers ateliers céramiques de type méditerranéen en Auvergne, l'exemple des officines de sigillée	235	Cèsar CARRERAS MONFORT, Piero BERNI MILLET Microspatial relationships in the Laetanian wine trade : shipwrecks, amphora stamps and workshops	359
Kristell CHUNIAUD Le groupe des ateliers de potiers de Ligonnes à Lezoux (Puy-de-Dôme), un champ d'étude pour les questions relatives à l'organisation de la production céramique en Gaule romaine	243	Rosario GARCÍA GIMÉNEZ, Michal OREN PASCAL, Darío BERNAL CASASOLA Las ánforas como indicadores del comercio entre el sur de <i>Hispania y Iudaea</i>	371
Lucien RIVET Céramiques communes engobées et imitations de campaniennes et de sigillées italiennes de Fréjus (Var), de la fin du I ^{er} siècle avant notre ère et du I ^{er} siècle de notre ère	249	Pau MARIMON RIBAS La importancia de la <i>Gallia Lugdunensis</i> en la distribución de los productos béticos hacia el norte del Imperio	379
Michel PASQUALINI Le pot de chambre : une forme particulière du vaisselier céramique dans la maison romaine entre les I ^{er} et III ^e siècles de notre ère	267	Daniel ROUQUETTE Une représentation de phare sur une estampille amphorique ou doliaire de Narbonne	389
Miguel BELTRÁN LLORIS Un rasgo de la colonización itálica : la fabricación de morteros en la <i>Hispania</i> tardorrepública (valle del Ebro)	275	Stefania PESAVENTO MATTIOLI Una produzione norditalica di anfore bollate	391
Jean-Christophe TRÉGLIA <i>Flanged bowl</i> Hayes 91 : simple bol décoré, mortier ou râpe ?	287	Iwona MODRZEWSKA-PIANETTI Due anfore bollate del Polesine	395
Yves RIGOIR Petit bestiaire sur DS.P.	291	Eduard GARROTE SAYÓ Les timbres sur amphores à huile de Bétique en Narbonnaise	403
Daniela GANDOLFI Una bottiglia-mercuriale Isings 84 con bollo C. EVHODIA dal Civico Museo Archeologico di Ventimiglia (Liguria, Italia)	295	Carmen ARANEGUI GASCÓ Las ánforas con la marca ΜΑΓΩΝ	409
Guillermo PASCUAL BERLANGA, Albert RIBERA I LACOMBA Las ánforas tripolitanas antiguas en el contexto del Occidente Mediterráneo	303	Juan Aurelio PÉREZ MACÍAS La <i>figlina</i> de Pinguele (Espanne)	417
André TCHERNIA L'arrivée de l'huile de Bétique sur le <i>limes</i> germanique : Wierschowski contre Remesal	319	Adrian ARDET Probabilités de la présence d'amphores de type "Gauloise" 5 en Dacie romaine	423
Michel CHRISTOL Marchands gaulois et grand commerce de l'huile de Bétique dans l'Occident romain ; quelques données provenant des amphores	325	Patricia SIBELLA Promontoire d'Uluburun, Turquie : amphores non identifiées	425
Genaro CHIC GARCIA <i>DEGVSTATIO</i> o <i>RECOGNITIO</i>	335	Ramón JÁRREGA DOMÍNGUEZ Nuevos datos sobre la producción anfórica y el vino de <i>Tarraco</i>	429
Stefanie MARTIN-KILCHER <i>Lucius Uritius Verecundus</i> , négociant à la fin du I ^{er} siècle, et sa marchandise découverte à Mayence	343	Jaap van der WERFF Old and new evidence on the contents of Haltern 70 amphoras	445
Tamás BEZECZKY Brindisian olive oil and wine in Ephesos	355	Montserrat COMAS SOLA, Jordi JUAN TRESSERAS La production du vin dans deux <i>domus</i> de la ville romaine de Baetulo. Analyses archéobotaniques et de résidus organiques	451
		Marinella PASQUINUCCI, Simonetta MENCHELLI Anfore picene e paesaggio agrario : alcune considerazioni a proposito dell'ager Firmanus	457

Marie-Claire AMOURETTI	Gilles SAURON
Découvertes archéologiques récentes sur les moulins et pressoirs romains de Provence	Naissance et mort d'un genre pictural éphémère : la mégalographie
465	511
Denis FONTAINE	Jean-Marie PAILLER
<i>De Frvtyvm</i> (Flash Back)	<i>Sagitta</i> . Les noms de la flèche
471	517
Christian GOUDINEAU	Jacques GASCOU
Les mystères de la lieue gauloise	Les Flaminiques de Livie à Vaison-la-Romaine
473	521
Daniel BRENTCHALOFF	Jean GUYON
Un nouveau milliaire de Tibère sur la <i>uia Aurelia</i>	Jeu de puzzle au Musée Calvet à Avignon : deux pièces antiques à replacer au linteau de l'église Saint-Eutrope d'Orange
479	527
George B. ROGERS	Henri LAVAGNE
La route romaine d'Aix-en-Provence au Rhône Nouvelles hypothèses	Zénobie et Tétricus dans le triomphe d'Aurélien
483	535
Vassiliki GAGGADIS-ROBIN	René GIROUSSENS
Une tête inédite découverte au Castelet-Fontvieille	Un contrat de mariage à Istres au XVI ^e siècle
489	541
Antoine HERMARY	Sabine FAUST
Une tête en ivoire du musée d'Istres	Steindenkmäler aus dem gallo-römischen Tempelbezirk von Tawern
493	545
Martine SCIALLANO	Anne ROTH CONGÈS
Oh ! my god !	Où replacer le soffite à caissons du mausolée de Sestino ?
499	551
Victor LASSALLE	Laurence BRISSAUD, Jean-Luc PRISSET
Une imitation de l'orfèvrerie antique au portail de Saint-Gilles ?	Un édifice funéraire sur le site de Saint-Romain-en-Gal
503	567

La importancia de la *Gallia Lugdunensis* en la distribución de los productos béticos hacia el norte del Imperio

Pau Marimon Ribas

Antes de comentar las redes de distribución (Chic 1981 ; Berni 1996, p. 69s. ; Carreras 2000, p. 202-212), analizando el camino que seguían aquellos productos que llegaban o transitaban por la *Gallia Lugdunensis*, será importante que dejemos una cosa clara : la provincia se hallaba totalmente integrada, tanto en su vertiente atlántica, como en la mediterránea (vía Ródano), en las principales rutas comerciales del Imperio Romano. El ἐμπορίον de *Lugdunum*, como lo define Estrabón (IV, 3, 2), tendrá una importancia básica en el conjunto de la Galia y en consecuencia del Imperio.

Sin embargo, cabe tener en cuenta que la elección de una ruta en particular para la llegada de las mercancías no es una cuestión que tengamos clara hoy en día. La mayoría de los estudios que analizan este aspecto han ido más allá y han querido no sólo ver el camino seguido para la llegada de productos a la Lugdunense, sino que han analizado el camino que seguirían aquellos que iban a parar al *limes*. Y es que no se puede entender la realidad económica de la *Gallia Lugdunensis* si no tenemos en cuenta la importancia de las provincias de Germania y Britania, adonde irían a parar una gran cantidad de productos que a la fuerza debían pasar por la provincia aquí estudiada. Así veremos que esta provincia tendrá una importancia básica en las relaciones comerciales, en especial en lo referente al camino usado para la exportación de productos béticos a los confines de las dos regiones limí-

trofes, donde encontraremos una gran demanda de productos, especialmente de aceite, necesarios para abastecer tanto al ejército como al personal administrativo asentado en el lugar.

Las redes de distribución de los productos comerciados serán básicamente dos. Una que por el Mediterráneo alcanzará el río Ródano y llegará a Lyon, a partir de donde se distribuirán los productos al norte de la Galia, Germania y Britania, a esta ruta la denominaremos “ruta mediterránea”. Por el contrario, una segunda ruta, que señalaremos como “ruta atlántica” que utilizará las aguas del *Oceanus Septentrionalis* (Plin. II, 162 ; II, 5, 15 ; IV, 110). De esta manera la provincia gala jugará un papel determinante como escala para los barcos que practicaban este comercio oceánico. Pasaremos a comentar primero el recorrido de éstas dos rutas para después analizar la distinta bibliografía sobre ambas (fig. 1).

La ruta mediterránea¹

Unía los centros productores de aceite de la Bética con la ciudad de Lyon y usaba la ruta que salía de *Hispalis*. Una vez que los barcos dejaban el Guadalquivir, aprovechando las corrientes del estrecho, se adentraban al Mediterráneo (Ponsich 1974, p. 15 ss. ; 1988, p. 42 ; Chic 1990 ; Alonso, Navarro 1998), bordeando la costa peninsular hasta llegar a *Dianium*², a partir de la cual se seguía

* Universidad de Barcelona - Grupo CEIPAC , <http://marimon@ceipac.gh.ub.es>. Investigaciones financiada dentro del proyecto BHA2000-0731 de la DGICYT. Generalitat de Catalunya 20015GR00010.

1 Destacamos aquí los trabajos de Berni (1996, p. 69), y Garrote (2001). Importante es la cita de Estrabón : « *El comercio marítimo se efectúa en su totalidad con Italia y Roma, con una buena travesía hasta las Columnas, excepto algunas dificultades en las cercanías del Estrecho, y una buena navegación de altura en el Mar Nuestro. Pues los recorridos, gracias a un clima sereno, tienen un buen fin, sobre todo si son de altura* », cf. Str. III, 2, 5.

2 Otros autores han apuntado Cartagonova como punto desde donde se dejaría la costa peninsular para llegar a las Baleares, podría ser también una ruta, pero siempre el punto de unión entre la isla de Ibiza y la Península Ibérica ha sido Denia. Además, éste es el punto más cercano entre ambas. En el área que va desde Cartagena a Denia se han encontrado cinco pecios con ánforas provenientes de la Bética, a partir de Denia y hasta la costa catalana no hay evidencia alguna. Parece factible pensar pues, que sería Denia el punto en donde se abandonaría la Península Ibérica (cf. Fernández izquierdo (1992), en p. 164 : « (...) *Esta segunda ruta [hacia el Norte] queda atestiguada en nuestra costa, por la gran cantidad de ánforas Dr. 20 que aparecen hasta las costas de Denia, desde aquí hacia el Norte, los ejemplares son escasos y centrados en torno a las Islas Columbretes, posible punto de escala hacia la desembocadura del Ródano* » ; Liou (2001), aunque el título este en castellano, el artículo está escrito íntegramente en francés). Cabe apuntar aquí y siguiendo a Estrabón (III, 4, 8) que « *Todo el litoral que va desde las Columnas hasta este punto [Emporiae] escasea en puertos* ». Es importante tener en cuenta que durante la travesía se avistaba tierra en cualquier momento. Hoy en día, cuando hace buen tiempo desde la isla de Ibiza, podemos entrever, aunque con dificultad, la costa peninsular. En los primeros mapas hoy conservados es curioso ver de qué manera se ubican Denia y Ibiza, casi pegadas una otra. Puede ser éste otro elemento que muestre sus conexiones.

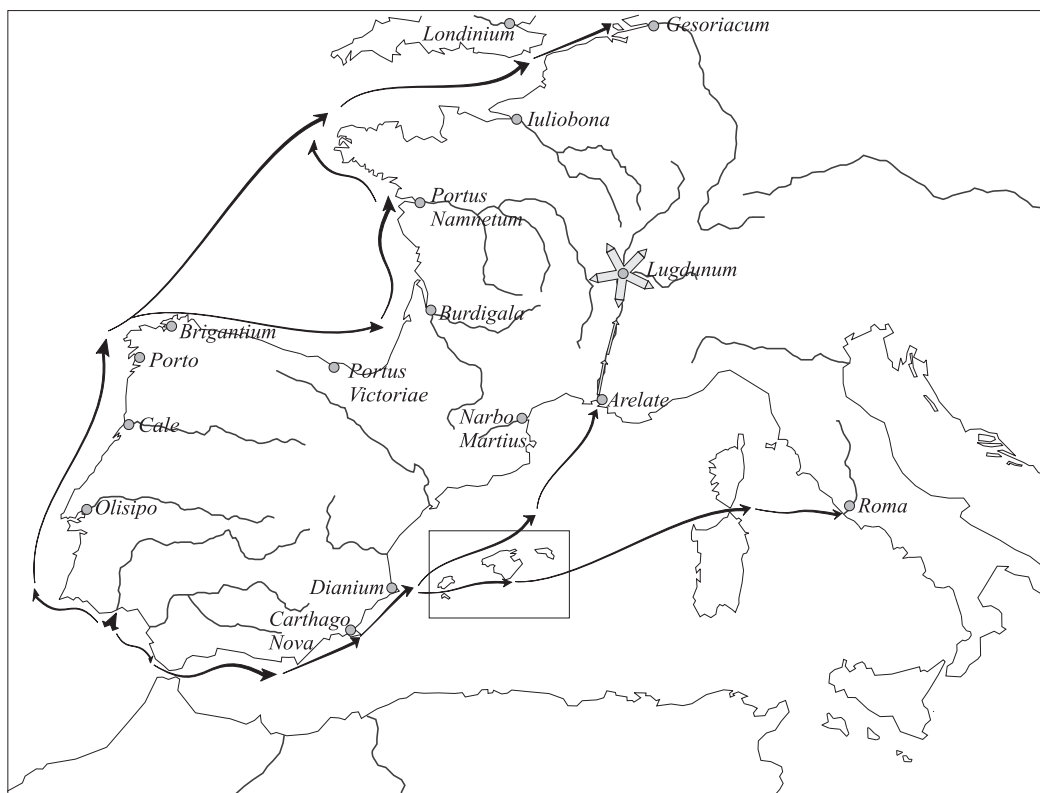


Figura 1 — Rutas de navegación para la llegada de productos al norte del Imperio.

ruta aprovechando las facilidades de escala técnica que ofrecían las *Insulae Baliares* (Guerrero 1993a)³. Es importante decir que el paso por éstas era, en la antigüedad, uno de los eslabones precisos en las rutas de navegación por el Mediterráneo occidental, tanto en un viaje de ida como de vuelta (Guerrero 1993b, p. 14s). No está muy claro por donde entre estas islas transcurría el recorrido, aunque el hallazgo de ánforas en las costas norte tanto de Ibiza como de Mallorca y Menorca, indican que para el camino que aquí exponemos debía ser así. Diferente sería el camino en el caso de que la mercancía tuviera como lugar de destino el puerto de Roma⁴ (fig. 2).

Una vez pasadas estas islas, el tránsito marítimo de aceite bético hacia la Lugdunense, seguía la ruta hacia el norte, hasta alcanzar el sur de la *Gallia*, llegando a los puertos de *Narbo Martius* – *mayor puerto comercial de los de aquella región* (Str. IV, 1, 6) – y *Arelate* – *ciudad y puerto comercial importante* (Str. IV, 1, 6) – que, a partir del cambio de era, se convertirán en los dos con mayor desarrollo de la *Gallia*, en detrimento de otros dos importantes puertos de la zona, en época de conquista, como *Emporiae* y *Massalia* (claramente reflejado por los hallazgos de pecios con ánforas Dressel 20 : Port-Vendres II, de época claudia, Saint-Gervais 3, de mediados del siglo

3 Es realmente curioso que, en un lugar como las Baleares, auténtica encrucijada por donde pasaba la mayor parte del comercio que se realizaba en el Mediterráneo occidental, el número de pecios encontrados sea ciertamente bajo ; es realmente una pena, ya que esto nos puede dar una visión errónea de lo que realmente representaban éstas islas. La arqueología submarina no ha calado hondo en éstas tierras y si bien tuvo un buen inicio de la mano de Damià Cerda y Víctor Guerrero, estos últimos años apenas son las noticias que se tienen sobre el hallazgo de algún pecio o como mínimo de restos arqueológicos en las profundidades mediterráneas. Cabe apuntar aquí la dejadez de las instituciones isleñas ante el continuo expolio al que se ha visto afectada la “arqueológica” costa balear ; así son muchas las familias que tienen una ánfora en su casa como bello elemento decorativo y muchos los pescadores que todavía hoy nos venden una de éstas atrapada en las redes de faena. Dicho expolio empezó en los años sesenta con el inicio del turismo masivo en las islas, donde gentes con bajos recursos económicos cambiaban restos arqueológicos que se encontraban practicando el submarinismo a cambio de comida y dinero para poder malvivir. A pesar de todo, el hallazgo de varios navíos en las profundidades de la Cala Sant Vicent (Pollença), ha llevado a las instituciones locales a un replanteamiento en cuanto a la política de concesión de ayudas económicas para realizar futuras prospecciones y excavaciones, sin embargo no existe en la isla gente cualificada para llevar a cabo dicha tarea por lo que se ha tenido que suscribir un acuerdo de colaboración con el *Centre d’Arqueologia Subaquàtica de Catalunya*, bajo las ordenes de Xavier Nieto.

4 Parece claro que uno de los puntos de paso sería el sur de Mallorca, especialmente la zona de Cabrera, por donde encontramos el mayor número de pecios de las islas. Proponemos para el camino a Roma el siguiente recorrido : después de dejar en Denia la Península Ibérica, se llegaría a las islas entrando por el corredor existente entre las islas de Ibiza y Formentera. El puerto de *Ebusus*, podría ser un importante puerto de escala, al igual que lo sería el *Portus Magnus* (actual Sant Antoni de Portmany) para la zona norte de la isla. Una vez realizada la escala se reemprendería la ruta rumbo a Palma, bordeando toda la costa sur mallorquina, donde en la zona de la Colonia de Sant Jordi – Cabrera existiría algún puerto de escala ; pasado éste se iniciaría la ruta hacia el estrecho de Bonifacio que llevaría a los navíos directamente a Roma.

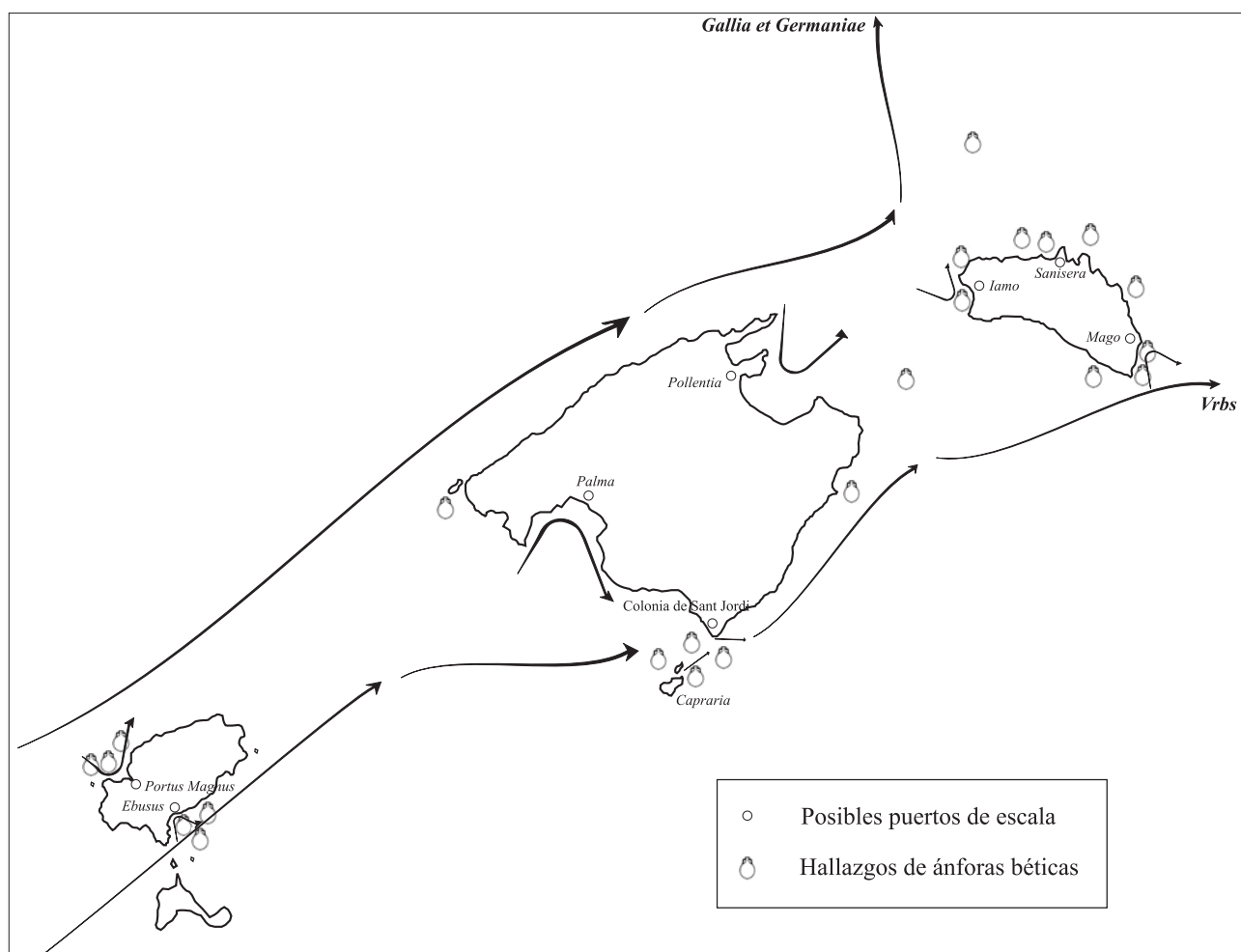


Figura 2 — Navegación a través de las *Insulae Baliares* y hallazgos de ánforas de proveniencia bética.

II d.C. o el de Arles IV del siglo I d.C.). Hecho indicado ya por Estrabón, confirmado por la arqueología y reafirmado a partir de las evidencias que representan las ánforas (en especial la tipología Dressel 20 ; Garrote, en prensa) y que representan un claro indicador comercial. Ambos puertos serán dos de las principales escalas en este camino.

A partir de la actual Arles, que representaba en época romana, la puerta de acceso al Ródano del Mediterráneo (*Str.* IV 1, 6), se iniciaba la travesía con rumbo directo a *Lugdunum* (Leveau 1999 ; Christol, Fiches 1999). A cerca de su navegabilidad, nos comenta Estrabón, que es el mayor y el que más se puede remontar (IV, 1, 11), que es en su mayor parte navegable, incluso con cargas considerables (IV, 1, 14) y que tiene una gran ventaja porque, le llegan afluentes de todas partes (IV, 1, 2). Las evidencias arqueológicas reafirman las palabras del autor.

Por el Ródano pasaban gran cantidad de productos, de todo tipo y tamaño, y está claramente constado el tránsito de ánforas con todo tipo de contenidos (Seignover 1979 ; Helly, Le Bot-Helly, Liou 1986 ; Desbat, Martin-Kilcher 1989 ; Laubenheimer 1992 ; Long 1994, 1998), cerámica

común (Goury 1988 ; Desbat, Genin, Lasfargues 1996 ; Godard 1992), mármoles (Braemer 1982), piedras talladas (Audin, Burnand 1975 ; Savay-Guerraz 1998), metales (De Izarra 1993, 214), etc. Era tal su importancia que, en ocasiones destacados autores la han sobrevalorado. Así Camille Jullian nos comenta lo siguiente : « [le Rhône] entre Arles et Châlon, [était] le plus pittoresque et le plus bruyant des chemins fluviaux de l'Occident, et sans doute, dans le monde entier, n'y avait-il rien qui lui fût alors comparable, sauf le Nil au-dessous des cataractes » (Jullian 1993, p. 60-61). Creemos que sobran comentarios a estas palabras.

La ruta seguía hasta la llegada a la ciudad de *Lugdunum*, auténtica encrucijada comercial y considerada por muchos autores como el punto a partir del cual se redistribuían los diversos productos que llegaban a ella. La principal de estas rutas que salía desde *Lugdunum*, será aquella con dirección al *limes*, con el gran inconveniente de la ruptura de cargas, consecuencia de la orografía del terreno.

Esta difusión aprovecharía en parte la red fluvial gala, de la que nos hace buena mención Estrabón : «[Los ríos]

cruzan regiones que son, en su mayor parte, llanuras y colinas por las que discurren los cursos navegables. Se da el caso de que las corrientes están tan bien dispuestas entre sí que se pueden transportar las mercancías de un mar al otro en ambos sentidos, siendo preciso llevar los fardos por tierra sólo durante un corto trayecto, y por llanuras fáciles de atravesar. Casi todo, sin embargo, se hace por ríos, unos para el descenso y otros para la subida » (IV, 1, 2.). Nos comenta además que « *el Arar, y su afluente el Dubis, reciben las mercancías [del Ródano] luego se transportan por tierra hasta el Secuana, y desde allí son ya conducidas, por territorio de lexobios y cáletos, hasta el Oceano. Desde este punto hasta Britannia la travesía dura menos de un día* » (IV, 1, 14). Claras son las palabras del autor de la *Geografía*, aunque las debamos encuadrar, como ya comentaremos más adelante, en una época determinada.

La ruta atlántica

La ruta atlántica constituía la segunda opción en cuanto al tráfico de mercancías a la zona norte del Imperio. Ya de importancia desde época prerromana (Alvar 1980), hecho constatado por los hallazgos arqueológicos, se consolidaría especialmente a partir de la conquista romana y las diversas expediciones que allí tuvieron lugar (RGDA, 26 ; *Suet. Claud.* 1, 2 ; 17, 2 ; *Calig.* 46, 1 ; 47 ; *Tac. His.* II, 5, 3-4 ; II, 6, 2 ; II, 8, 1 ; II, 15, 2 ; II, 26, 1 ; *Tac. Agric.* 24.1.3). El tránsito por esta ruta significaba unos amplios conocimientos (en cuanto a vientos, orientación, geografía costera...) por parte de los comerciantes romanos, debido a las exigencias de navegación que comportaba la travesía.

El itinerario seguía toda la costa de las provincias *Baeticae* y *Lusitania*, hasta la llegada al puerto de *Brigantium*, flanqueado por su colosal faro (Hauschild 1977 ; Martínez 1990, p. 80-85), a partir de donde existían dos caminos alternativos. Uno indirecto, que bordearía las costas hispanas y galas, siguiendo una ruta de cabotaje resguardándose y aprovisionándose cuando fuese necesario en determinados puertos a lo largo de la travesía. Y uno directo siguiendo un camino natural desde el cabo Ortegá, hasta la Bretaña francesa (Martínez, Carreras 1993, p. 101-103).

El camino indirecto, se apoyaría en la costa norte hispana y en la costa oeste gala, pudiendo hacer paradas en determinados puertos considerados de “escala” o de “apoyo” (Naveiro 1991a). Según Esteban, la configuración costera en la mayor parte del recorrido no presentaría graves problemas a la navegación, encontrando en algunas zonas auténticos puertos naturales (Esteban 1990). A lo largo de toda la travesía encontramos diferentes puertos que pudieron ser los utilizados como apoyo. Así en la costa de Hispania encontramos *Olisipo* (Tajo) (Gil Mantas 1990, p. 160-173 ; 1996), *Cale* (Duero), *Porto* (Ulla) (Naveiro 1991a, 1991b, p. 89), *Brigantium* (Balil 1987 ; *Herodiano, Marco Aurelio* 4.2-8), *Portus Victoriae* (*Plin.* IV, 110 ss. ; Esteban 1990), y en la costa gala : *Burdigala* (Garona)

(Debord, Doreau 1975), *Portus Namnetum* (Loira) (Chauvet 1982 ; Provost 1996), *Iuliobona* (Sena) (Lantier 1913), y *Gesoriacum* (Seiller 1996). A todos estos hay que sumar otros puertos más pequeños y aquellos constatados en *Britannia* (Milne 1985) y en la zona del limes germano. Parece lógico que los puertos más importantes fueran cabeceras de grandes ríos, por donde se introducirían parte de las mercancías transportadas durante el recorrido. Igualmente debemos pensar una distancia equitativa entre los diversos puertos en los que se realizabas paradas. Es especialmente curioso el caso del *Portus Namnetum*, Provost, apunta que su fundación era consecuencia directa de la preparación por parte de Claudio de la conquista de *Britannia* (Provost 1996, p. 355), podríamos añadir aquí que motivos económicos incidirían de manera directa en la creación de este puerto artificial.

El segundo recorrido, directo, comportaba una navegación de altura, más sugerente para algunos autores que la navegación de cabotaje, considerada más peligrosa, y que necesitaría además de paradas nocturnas, que complicarían una navegación de largas distancias. Así, aunque la navegación de altura comporte amplios conocimientos, podría ser más adecuada, pudiendo utilizar además sistemas de iluminación nocturna. Indistintamente la navegación de altura también tiene unos cuantos inconvenientes ya que las escalas técnicas son igualmente necesarias puesto que es difícil que se realice una gran cantidad de kilómetros sin paradas, y además existe el hecho de que no todo el año es óptimo para esta navegación (Guerrero 1993b, p. 26s.). Encontramos sobre este trayecto alguna referencia en las fuentes y es la proporcionada por Apiano que considerara (quizás de manera un poco exagerada) que este trayecto llevaría un día y medio de navegación (*App. Ib.* 1.).

Difícil de entender es la hipótesis de Robert Dion, quien plantea que viniendo de *Hispania* y para la llegada de los navíos a la Bretaña francesa, sería necesario el dar la vuelta a Escocia, debido a las máximas dificultades de navegación en la zona de la Mancha (en consonancia con el tamaño y fiabilidad de los barcos de la época), máxime cuando se busca la máxima eficacia en cuanto a la efectividad de las rutas (Dion 1954).

Interpretación a estas rutas

Pasaremos a continuación a analizar aquella bibliografía que de un modo u otro a hecho hincapié en las redes comerciales, antes de todo queremos dejar claro dos aspectos :

1. Que tanto la ruta mediterránea como la atlántica fueron usadas durante todo el alto imperio romano. Pero ¿ en que medida ?, es un elemento que no nos queda tan claro.
2. La llegada de productos a *Lugdunum* se realizaba a través de la vía distributiva del río Ródano.

En general, los diferentes estudios en donde, de una manera u otra, se hace mención al camino para el aprovisionamiento de productos que llegan al norte del Imperio

Romano, han valorado la ruta marítimo – fluvial mediterránea – rodanea, como la principal (Grenier 1934, p. 476-529 ; Tchernia 1964, lám. II ; Callender 1965, fig. 25 ; Beltrán 1970, p. 478 ; 1983, fig. 11 ; Le Glay 1975, p. 203 ; Spitzberger 1978, p. 168 ; Degen 1979, p. 157s. ; Chic 1981, p. 223-249 ; Gianfrotta, Pomey 1981, p. 163 ; van der Werff 1987, esp. p. 161-163 ; Martin-Kilcher *et alii* 1985, abb. 6 ; Desbat, Martin-Kilcher 1989, fig. 1 ; Baudoux 1996, p. 160 y 195 ; Raepsaet-Charlier 1998, p. 193 ; Silvino 2001, p. 345). Menos abundantes son aquellos estudios que opinan que el itinerario atlántico sería más conveniente. Los autores que defienden esta primera ruta para la llegada de productos a las zonas norteñas del Imperio, consideran que a partir de la ciudad de Lyon, se iniciaba todo un entramado de rutas vía terrestre – fluvial, aunque estuvieran expuestas a multitud de rupturas de cargas, consecuencia de la orografía del terreno. La principal defensora de estas tesis es J. Baudoux (1996, p. 160), que considera que el hallazgo de marcas sobre ánforas Dressel 20 son un claro indicativo de la utilización de la vía del Ródano, negando que haya evidencia alguna en la desembocadura del Rin que indique la utilización de la vía atlántica (Remesal 1986, p. 77-79). Apunta además que encontramos en el noroeste de la Galia sellos de todas las épocas, incluso del siglo III d.C. (IVNI MELLISSI, CAMILLI MELISSI, AVA, etc). Lo que esta autora no explica es porqué en la Narbonense y en *Lugdunum*, uno de los puntos principales de dicho camino estas marcas del siglo III son mínimas en relación a los dos primeros siglos de nuestra era (en nuestra opinión éste es un elemento importante).

Del mismo parecer es Martin-Kilcher (1987), autora de un amplio estudio sobre los sellos en Dressel 20 de la zona que iría de Lyon hasta el *limes*. Martin-Kilcher en otro estudio, junto a Desbat, sobre el eje Ródano – Rin, consideran que el hallazgo de toneles (ya en el s. I d.C., generalizándose en el s. III) en diversos puntos renanos (Oberaden, Oberwinterthur), junto a los encontrados en Lyon, son un claro indicador que evidencian de manera fehaciente esta ruta. Sin embargo, no se explica aquí el porqué de la ingente cantidad de ánforas encontradas en el *limes* que indicarían que esas ánforas bien pudieran haber seguido una ruta atlántica y/o que el uso de toneles no fue generalizado (Desbat, Martin-Kilcher 1989, p. 353 ss. ; Desbat 1991).

Éstos y otros estudios se han visto muy influenciados por trabajos anteriores (*cf. supra*). Y es que la historiografía en general y particularmente la francesa, ha infravalorado en exceso el valor de la ruta atlántica. Ello es debido a que varios de los principales autores que han estudiado la Galia romana, marcaron una pauta, que todavía es seguida hoy en día. Así nos comenta Jullian lo siguiente : « *sur la mer, c'est trop souvent une demi-solitude. Dès qu'on approche des rivages de l'Océan, inscriptions, tombes et sculptures se font plus rares* » (Jullian 1993, p. 60), demostrando así el poco interés de los galos por la costa atlántica. Igualmente Grenier consideró que el Estado romano no tuvo interés por las costas atlánticas

(Grenier 1934, p. 520). A ello debemos sumar la aportación de Starr, que habla del visceral miedo que existía a navegar por aguas atlánticas (Starr 1941, p. 152).

Además estos estudios se han basado siempre en datos parciales y tendenciosos. ¿ Por qué decimos parciales ?, nos referimos al hecho de que la zona oeste francesa ha sido mucho menos prospectada y analizada que otras zonas galas como pueda ser el valle del Ródano, donde las prospecciones y los trabajos son abundantes. De esta manera nunca se ha tenido una visión de conjunto, que sería la que más se acercaría a la realidad y la que aportaría suficientes datos que cambiaran en parte el pensamiento general. Ésta visión aquí comentada ya fue expuesta por Remesal (1986) y la verdad es que malogradaamente no ha cambiado mucho. A la bibliografía que el autor aportaba, han sido más bien pocos los títulos que se han sumado, al contrario han aumentado mucho más los de las otras zonas, especialmente en la ya comentada zona del Ródano, destacando aquí los últimos trabajos de Garrote (2000, 2001 y en prensa).

Creemos además que son tendenciosos por el hecho de que la historiografía francesa ha visto el elemento romano como un factor de casi “originalidad” donde el comercio galo jugaría un elemento predominante en el conjunto del Imperio. De esta manera caerían en graves errores como el cometido por Hirschfield, que sugirió en uno de los volúmenes del *Corpus Inscriptionum Latinarum*, que las ánforas Dressel 20 eran galas (Hirschfield 1888). No menos grave fue el dislate que añadiría Heron de Villefosse que, basándose en epígrafes de *mercatores* de Narbona, consideraba las ánforas del Monte Testaccio como originarias igualmente de la Galia (Heron de Villefosse 1914).

Además se ha infravalorado un elemento importantísimo, como son las fuentes clásicas. Nos situamos entre los que opinan que la mejor visión que se pueda tener de la antigüedad es aquella que estudie y compare lo que nos dicen los clásicos y aquello que aporta la arqueología. Éste es uno de los errores en el que han caído la mayoría de estudios, ya que al querer comentar datos arqueológicos apenas se ha tenido en cuenta aquello que nos han dicho las fuentes literarias.

Los trabajos de Remesal y los últimos de Carreras, han hecho replantear la hipótesis de un comercio atlántico, aspectos algunos que ya habían sido planteados de manera excelente por Reddé que es claro en cuanto a este hecho y concluye « *il y a eu durant toute l'Antiquité une voie maritime commerciale le long des côtes atlantiques de la Gaule* » (Reddé 1979, p. 489). Es de destacar que este autor no sólo aporta la información que nos aportan las fuentes clásicas, sino que basándose también en los hallazgos arqueológicos basará toda su argumentación.

Remesal ha sido el que más ha defendido la utilización de la ruta atlántica de manera prioritaria para la llegada de productos a la zona del *limes*, siendo la rodanea ocasional (en caso de guerra por ejemplo). Este autor considera que las continuas rupturas de cargas serían una razón de peso

para la no utilización de la ruta del Ródano, le apoyan además las manifestaciones arqueológicas, evidencias como los hallazgos anfóricos a lo largo de toda la costa atlántica⁵ o el faro de *Brigantium* (Remesal 1986, p. 77-79). Sin embargo, el autor no explica el porqué de la gran cantidad de ánforas encontradas en la zona de Lyon-Vienne y la zona del noroeste de la Galia.

A todo esto debemos sumar los recientes trabajos sobre el comercio de productos béticos en *Britannia*. Éstos refuerzan más las tesis que sugieren la existencia de una navegación atlántica para el comercio con el norte del Imperio (Martínez, Carreras 1993). Así, Carreras es del mismo parecer que Remesal y considera el factor económico como un elemento preponderante a la hora de elección de una ruta, basándose en unos complejos cálculos en los que basa su teoría (Carreras 1994).

En un posterior trabajo, sobre la difusión de dos sellos sobre Dressel 20, llegará Carreras a conclusiones más intermedias, concluyendo que « *los productos de una "denominación de origen", bien sea la marca de un identificador de una alfarería o productor de aceite, se distribuyen a partir de distintas rutas con unos destinos muy definidos. Seguramente debido a que una o varias firmas comerciales se han encargado del transporte de los productos de esta "denominación de origen", controlando una ruta y una cadena de agentes situados próximos a los mercados de consumo* » (Carreras 2001, p. 439).

Para dicho trabajo el autor se basa en dos conocidos sellos en ánforas, C. SEMPRONI POLYCLITI (de cronología julio-claudia) y III ENNIORVM IVLIORUM (de época flavia a principios de época antonina). Considera el autor que « *se ha producido un cambio importante respecto a la situación del siglo I d.C. representada por la distribución de los sellos "Sempronii", la ciudad de Roma ya aparece como principal consumidor del aceite bético y las rutas transcontinentales a "Germania" están abiertas del todo, junto con la ruta atlántica que ya funcionaba con anterioridad* » (Carreras 2001, p. 439). Creemos que esta apertura (consecuencia de la política adrianea en el sistema de fronteras del *limes*) a la que hace mención el autor (Carreras 2001, p. 438), no quedaría reflejada en las rutas comerciales, más bien todo lo contrario ya que, como veremos más abajo la utilización de una ruta interior para la llegada de productos a la zona norte del imperio, disminuiría en cuanto a importancia. A pesar de todo comenta que el aceite que llegaba a los asentamientos

situados más al norte del continente provenía de la ruta atlántica⁶.

Este estudio, si bien novedoso y ambicioso, puede inducirnos a cierto error, y es que nuevas evidencias de sellos sobre Dressel 20 pueden llevar al traste el querer atribuir una ruta a un sello en concreto.

Una postura intermedia sería la que nos proporcionó Joël Le Gall. Este autor considera que de cada vez más son mayores las evidencias donde se pone de manifiesto que la fachada atlántica de la Galia romana conoció actividades comerciales (no limitadas a *Britannia*), pero aclara que es por el Ródano por donde llegan la mayoría de productos al norte de la Galia. Continúa el autor diciendo que el transporte en la antigüedad era largo, costoso y con grandes riesgos, además que se debía tener en cuenta las producciones locales (Le Gall 1983, p. 216).

En nuestra opinión, creemos que al estar hablando de un período de unos trescientos años, podrían haberse producido a lo largo de todo este tiempo situaciones diferentes. Así parece factible pensar que la ruta del Ródano era, hasta el advenimiento de la *Pax Romana*, la principal en cuanto a la llegada de productos al norte del Imperio. Ya pacificado el Imperio, con la conquista de *Britannia* por parte de Claudio en el 43 d.C. (provincia que sufriría un rápido proceso de romanización), el continuo establecimiento de tropas y personal administrativo, tanto en *Britannia* como en el *limes*, y con un mayor conocimiento de la costa atlántica, la ruta oceánica empezaría a coger fuerza hasta llegar a ganar en importancia a la ruta mediterránea⁷, un claro hecho lo demuestra y es el declive del comercio de ánforas constatado en la ciudad de Lyon (Seignover 1979 ; Silvino 2001). Está claramente atestiguado que en el siglo II d.C. existe una disminución en cuanto al comercio de ánforas Dressel 20, mucho más acusada ya en el siglo III (constatado también en toda la Narbonense ; *cf. supra*). El hecho tiene una notable importancia, ya que esta significativa disminución no está atestiguada ni en Britania, ni en Germania (ni tampoco en otra zona del Imperio como es la Mauretania Tingitana, *cf. Pons Pujol 1998*), por lo que entonces las naves onerarias seguirían otro camino.

El hecho de que Estrabón calificara la antigua ciudad de Lyon como un ἐμπορίον, no es baladí y creemos que presenta unas importantes connotaciones que, unidas a su referencia sobre la navegabilidad del río Ródano, incluso con cargas considerables, podrían llevarnos a pensar y

5 Los trabajos de Harmand (1969a ; 1969b), Deniaux (1980), Galliou (1977 ; 1982 ; 1987), Siraudeau (1988), para la Galia, y de Funari y Carreras, para Britania (*cf. infra*), apoyan la idea de Remesal de la utilización de la vía atlántica.

6 Al igual que el aceite, las salazones de pescado utilizarían de manera preeminente la ruta atlántica para la llegada de productos a *Britannia*, *cf. Martínez, Carreras, p. 105. La presencia de ánforas béticas en Britannia, en este caso salazones, sirve para confirmar el intenso intercambio entre ambas provincias que difícilmente podría sustentarse en base a la explotación de otras rutas comerciales, demasiado costosas, en comparación con la ruta atlántica.* Esta misma idea la podríamos aplicar a la zona noroeste de la *Gallia Lugdunensis*. Para estos autores además la configuración costera en la mayor parte del recorrido no presenta graves problemas a la navegación, encontrándose en algunos lugares auténticos puertos naturales, *cf. Esteban 1990*.

7 Es curioso el ver como la producción de ánforas en Lusitania empieza en época de Claudio, hecho que indica en un importante desarrollo de toda la vertiente atlántica ; *cf. Fabiao 1998*.

bien pudiera no ser en balde, que en la época en que escribió el autor esta ruta tuviera un uso importante. Desde los primeros momentos de su fundación se convertirá en una encrucijada comercial (Desbat, Lemaître 2001), a donde llegarán – y por donde pasarán – productos de todas partes del Imperio. De igual importancia son las citas de Estrabón sobre la circulación interior de mercancías (*Str.* IV, 1, 4 y IV, 1, 12 ; De Izarra 1993 ; Bedon, Malissard 2001). Asimismo sería importante la red de caminos creada por Agripa (*Str.* IV, 6, 11).

Interesante también es la cita de Tácito que indica la dificultad de transporte que existía en la zona norte del Imperio : *vetus Mosellam atque [Ararim] facta inter utrumque fossa conectere parabat, ut copiae per mare, dein Rhodano et Arare subvectae per eam fossam, mox fluvio Mosella in Rhenum, exim Oceanum decurrerent, sublatisque itineris difficultatibus navigabilia inter se Occidentis Septentrionisque littora fierent* (*Tac. Ann. XIII, 53, 2-4*). Aunque este proyecto no se llevara a cabo, la dificultad que apunta Tácito, bien pudiera presuponer un uso importante en la época, el 50 d.C., del camino hacia los asentamientos del *limes* renano.

De la misma manera, es importante hacer referencia a todas aquellas organizaciones, constatadas en la epigrafía, dedicadas al transporte de mercancías. La epigrafía nos ha dado buena prueba de ello. Así, encontramos numerosas inscripciones referentes a *collegia* que tomaban el nombre del lugar donde realizaban su servicio o donde tenían su sede (para el caso que aquí nos atañe encontramos las siguientes referencias : *CIL XIII, 1709*, Lyon ; *CIL XIII, 3026*, Paris ; *CIL XIII, 3105*, Nantes ; *CIL XIII, 3126*, Paris ; siendo la más estudiada la de un *diffusor olearius ex Baetica*, cf. *CIL VI 29722*, cuya interpretación hoy en día todavía no es del todo clara). A bien seguro, estas corporaciones fueron de gran importancia para el trasiego de mercancías a lo largo de la Galia, tanto aquellas producidas en la región misma (vinos, sigilatas,...), como productos importados de regiones lejanas, como era el caso del aceite y *garum* béticos y que abastecían tanto a ciudades como a los ejércitos acantonados en las fronteras (Remesal 1986).

Fijándonos en el mapa de distribución de ánforas producidos en la ciudad de Lyon (cf. fig. 3), es cuando más se evidencian que éstas rutas continentales existían, como mínimo en el siglo I y principios del s. II, cuando se concentra esta actividad productiva de ánforas en la ciudad gala (Desbat, Dangréaux 1998).

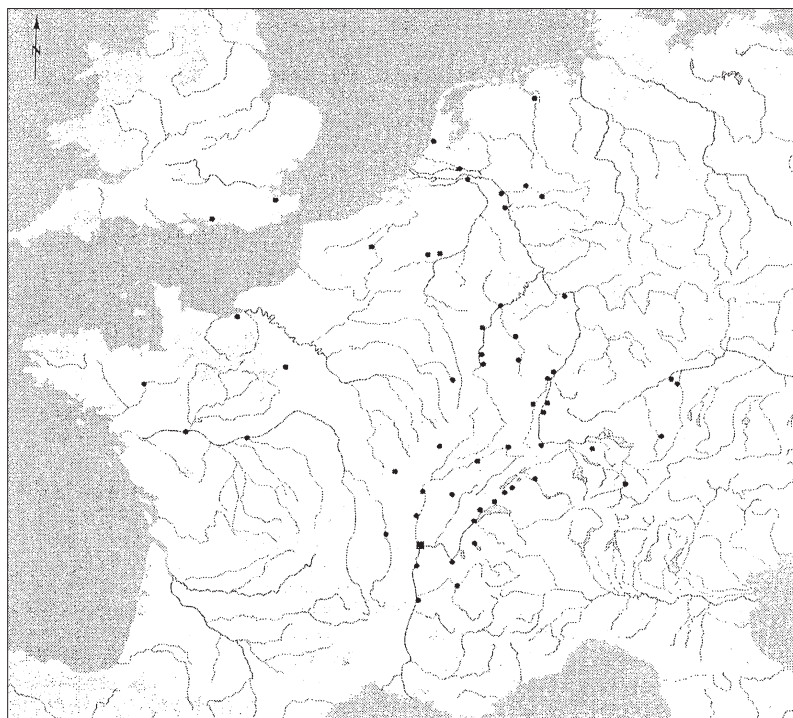


Figura 3 — Distribución de ánforas producidas en la ciudad de *Lugdunum* (Desbat, Dangréaux 1998).

Igualmente y volviendo al “frente atlántico”, decir que el establecimiento de colonias romanas en la zona noroccidental de la provincia desarrollaría el comercio, así lo demuestra la fundación de Nantes que bien pudiera tener claras connotaciones comerciales dada su buena situación, en la desembocadura del Loira. Así, un elemento que creemos importante es el desarrollo en el siglo II d.C. del puerto de Nantes, el llamado *Portus Namnetum*, ante el general proceso de debilitamiento de gran parte de las ciudades galas. Es probable que este hecho se relacione, con el consiguiente aumento en cuanto a la utilización de la ruta atlántica. Provost, se extraña de esta situación, considerando el desarrollo de Nantes, como el más artificial de cuantos constata en la zona de Loira (Provost 1996, p. 355). Igualmente, un elemento que pocos autores han tenido en cuenta es la ubicación del faro de *Brigantum*, está claro que su ubicación no era casual, sino que respondía a importantes necesidades, pudieron ser éstas el de apoyo a aquellos barcos que transitaban por la zona.

También parece lógico que con el tiempo se buscará la ruta más cómoda y económica. Está clara que ésta sería la que utilizara el menor número de recursos humanos. Es evidente que el riesgo existía pero económicamente bien se pudiera compensar.

Según parece las rutas comerciales con Hispania bien pudieron destacar muy especialmente en la economía de la Galia romana. Si consideramos que la exportación de aceite bético pudo repercutir de manera positiva en la Galia, cuando se vea envuelta en una crisis a partir de la derrota de Albino en el 197, ésta entrará rápidamente en una fase de estancamiento y debilidad, todo ello relacio-

nado con la brusca disminución de las exportaciones de aceite bético, hecho que no ocurre por ejemplo, con Britania o Germania. Creemos que la llegada de Septimio Severo, perjudicó de un modo notable a los comerciantes galos, hecho que coincidiría con un mayor utilización de la ruta atlántica, en detrimento de la ruta mediterránea. Aunque ésta disminución de productos hispanos también pueda estar en relación con un aumento de la producción local y del comercio africano, “abanderado” por la figura de Severo (Rodríguez Almeida 1989, p. 35-37 ; Remesal 1980 ; Garrote 2001, p. 831).

Otro elemento importante es que a partir de Marco Aurelio (161-180), será cuando se produzcan las primeras invasiones en la *Gallia* (Hatt 1970, p. 185s.), así el consecuente peligro que éstas pudieran tener, podrían acelerar el decantamiento de los comerciantes a la hora de elegir

una de las dos rutas. Y es que a partir de entonces las penetraciones bárbaras serán continuas.

Finalmente un apunte y es el comentar que no hemos diferenciado durante esta exposición lo que era la esfera privada del comercio de lo que sería la pública, creemos que esto no afecta en nada al planteamiento general aquí expuesto y si en algún momento hubiera podido haber alguna diferencia ya sería en el siglo III, donde posiblemente encontremos grandes flotas de navíos annonarios.

Así pues, como hemos señalado, creemos que una conclusión de “consenso” (entre los más importantes estudios realizados hasta hoy) es la que más se acercaría a la realidad. Y es que si observamos con detalle las aportaciones de cada autor vemos que todas ellas tienen su fundamento, únicamente aquí las hemos analizado y unido de

Bibliografía

- Alonso, Navarro 1998** : ALONSO (C.), NAVARRO (M.), Belo Claudia : sus posibilidades portuarias y la navegación por el Estrecho de Gibraltar, en *III Jornadas de Arqueología Subacuática. Reunión Internacional sobre Puertos Antiguos y Comercio Marítimo*, Valencia, 1998, p. 131-140.
- Alvar 1980** : ALVAR (J.), El comercio del estaño atlántico durante el período orientalizante, en *Rev. Hist. Antigua 4, Actas del coloquio sobre formas de intercambio en la antigüedad*, Oviedo, 1980, p. 43-49.
- Audin, Burnand 1975** : AUDIN (A.), BURNAND (Y.), Le marché lyonnais de la Pierre sous le Haut-Empire romain, en *98è Congrès national des Sociétés savantes (1975)*, 1975, p. 157-181.
- Balil 1987** : BALIL (A.), ¿ Restos de un puerto romano en La Coruña ?, en *Brigantium 1*, 1987, p. 167-171.
- Baudoux 1996** : BAUDOUX (J.), *Les amphores du nord-est de la Gaule*, Documents d'archéologie française 52, Paris, 1996.
- Bedon, Malissard 2001** : BEDON (R.), MALISSARD (A.), *La Loire et les fleuves de la Gaule romaine et des régions voisines, Caesarodunum 33-34*, Limoges, 2001.
- Beltrán 1970** : BELTRÁN (M.), *Las ánforas romanas en España*, Zaragoza, 1970.
- Beltran 1983** : BELTRAN (M.), El aceite en Hispania a través de las ánforas : la concurrencia del aceite itálico y africano, en *Producción y comercio de aceite en la antigüedad, Segundo Congreso Internacional (Sevilla)*, 1983, p. 515-549.
- Berni 1996** : BERNI MILLET (P.), *Las ánforas de aceite de la Bética y su presencia en la Cataluña romana*, Col·lecció Instrumenta 4, Barcelona, 1996.
- Braemer 1982** : BRAEMER (F.), L'ornementation des établissements ruraux en Gaule et dans les régions limitrophes, en *La villa romaine dans les provinces du nord-ouest, Actes du colloque de Paris, 23-24 mai, 1981, Caesarodunum XVII*, univ. de Tours, 1982, p. 53-74.
- Callender 1965** : CALLENDER (M. H.), *Roman Amphorae*, Oxford University Press, 1965.
- Carreras 1994** : CARRERAS MONFORT (C.), *Una reconstrucción del comercio en cerámicas : la red de transportes en Britannia, Aplicaciones de Modelos de Simulación en Pascal y Spans, Cuadernos de Arqueología*, 7, Barcelona, 1994.
- Carreras 2000** : CARRERAS MONFORT (C.), *Economía de la Britannia romana : la importación de alimentos*, Col·lecció Instrumenta 8, Barcelona, 2000.
- Carreras 2001** : CARRERAS MONFORT (C.), Grandes rutas comerciales del aceite bético : reflexiones en torno a la distribución de los sellos C. Semproni Polycliti y III Enniorvm Ivliorvm, en J. M^a. Blázquez Martínez, J. Remesal Rodríguez (ed.), *Estudios sobre el Monte Testaccio (Roma) II*, Instrumenta 10, 2001, p. 421-442.
- Chauvet 1982** : CHAUVET (A.), La porte nantaise, en *Cahiers Nantais* 20, 1982, p. 115-137.
- Chic 1981** : CHIC GARCÍA (G.), Rutas comerciales de las ánforas olearias hispanas en el Occidente romano, en *Habis* 12, 1981, p. 223-249.
- Chic 1990** : CHIC GARCÍA (G.), *La navegación por el Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla en época romana*, Ecija, 1990.
- Christol, Fiches 1999** : CHRISTOL (M.), FICHES (J.-L.), Le Rhône : batellerie et commerce dans l'antiquité, en Ph. Leveau (ed.), *Le Rhône romain : dynamiques fluviales, dynamiques territoriales*, en *Gallia*, 56, 1999, p. 141-155.
- De Izarra 1993** : DE IZARRA (F.), *Hommes et fleuves en Gaule romaine*, Paris 1993.
- Debord, Doreau 1975** : DEBORD (P.), DOREAU (J.), Le port antique de Bordeaux, en *Revue Historique de Bordeaux et du Département de la Gironde*, 1975, p. 5-18.
- Degen 1979** : DEGEN (P.), Spanisches Olivenöl und andere Handelsware für Octodurus, en *Helvetia archeologica* 39/40 - 10/1979, 1979, p. 157-178.
- Deniaux 1980** : DENIAUX (E.), *Recherches sur les amphores antiques de Basse-Normandie*, Cahiers des Annales de Normandie, Caen 1980.
- Desbat 1991** : DESBAT (A.), Un bouchon de bis du I^{er} s. après J.-C. recueilli dans la Saône à Lyon et la question du tonneau à l'époque romaine, en *Gallia*, 48, 1991, p. 319-336.

- Desbat, Dangréaux 1998** : DESBAT (A.), DANGRÉAUX (B.), La production d'amphores à Lyon, Ateliers de potiers antiques de Lyon, en *Gallia*, 54, 1998, p. 73-104.
- Desbat, Genin, Lasfargues 1996** : DESBAT (A.), GENIN (M.), LASFARGUES (J.) (éd.), Les productions des ateliers de potiers antiques de Lyon -I. Les ateliers précoces, en *Gallia*, 53, 1996, p. 1-249.
- Desbat, Lemaître 2001** : DESBAT (A.), LEMAÎTRE (S.), Les premières importations d'amphores de Bétique à Lyon, en *Congreso Internacional "Ex Baetica Amphorae" Conservas, aceite y vino de la Bética en el Imperio Romano. Sevilla – Ecija, 17 al 20 de diciembre de 2000*, v. III, Ecija, 2001, p. 793-815.
- Desbat, Martin-Kilcher 1989** : DESBAT (A.), MARTIN-KILCHER (S.), Les amphores sur l'axe Rhône-Rhin à l'époque d'Auguste, en *Amphores romaines et histoire économique : dix ans de recherches. Actes du colloque de Sienne (22-24 mai 1986)*, Roma, 1989, p. 339-365.
- Dion 1954** : DION (R.), Itinéraires maritimes occidentaux dans l'Antiquité, en *Bulletin de l'Association des géographes français* 243-4, 1954, p. 128-135.
- Esteban 1990** : ESTEBAN (M.), *El País Vasco atlántico en época Romana*, Cuadernos Universitarios 6, San Sebastian, 1990.
- Fabiao 1998** : FABIAO (C.), O vino na Lusitana : reflexoes em torno de um problema arqueológico, en *Revista de Arqueologia Portuguesa*, 1, n° 1, 1998.
- Fernández Izquierdo 1992** : FERNÁNDEZ IZQUIERDO (A.), Carta arqueológico submarina del País Valenciano, en *Cuadernos de arqueología marítima*, 1, Cartagena, 1992, p. 159-166.
- Galliou 1977** : GALLIOU (P.), Les importations de céramiques du I^{er} siècle en Armorique, en *Figlina* 2, 1977, p. 85-95.
- Galliou 1982** : GALLIOU (P.), *Corpus des amphores découvertes dans l'ouest de la France. I. Les amphores tardo-républicaines*, Archéologie en Bretagne, Supp. 4, Brest, 1982.
- Galliou 1987** : GALLIOU (P.), Les amphores Pascual I et le commerce atlantique au premier siècle de notre ère, en *Mélanges offerts au docteur J.-B. Colbert de Beaulieu*, 1987, p. 379-388.
- Garrote 2000** : GARROTE SAYÓ (E.), Les importations d'huile bétique en Narbonnaise, en *Les denrées en Gaule Romaine. Production, consommation, échanges (Table-Ronde des 16 et 17 novembre 2000)*, Maison René Ginouvès, Paris, 2000, p. 63-75.
- Garrote 2001** : GARROTE SAYÓ (E.), Análisis de los sellos en ánforas Dressel 20 hallados en una provincia romana : "Gallia Narbonensis", en *Congreso Internacional "Ex Baetica Amphorae" Conservas, aceite y vino de la Bética en el Imperio Romano. Sevilla – Ecija, 17 al 20 de diciembre de 2000*, v. III, Ecija, 2001, p. 825-836.
- Garrote, en prensa** : GARROTE SAYÓ (E.), Los puertos de "Narbo Martius" y "Arelate", y su relación con los circuitos comerciales del aceite bético, en *IV Jornadas de Arqueología Subacuática, Reunión Internacional sobre Puertos fluviales antiguos : Comercio, desarrollo e infraestructuras, 28-30 de marzo de 2001*, Valencia (en prensa).
- Gianfrotta, Pomey 1981** : GIANFROTTA (P. A.), POMEY (P.), *Archeologia subacquea, storia, techniche, scoperte e Relitti*, Milano, 1981.
- Gil Mantas 1990** : GIL MANTAS (V.), As cidades marítimas da Lusitânia, en *Les villes de Lusitane Romaine (Table Ronde, CNRS)*, Paris, 1990, p. 149-205.
- Gil Mantas 1996** : GIL MANTAS (V.), Comércio marítimo e sociedade nos portos romanos do Tejo e do Sado, en Filipe, M. G. y Raposo, J. M. (coord.), *Ocupação romana dos estuários do Tejo e do Sado : actas das primeiras Jornadas sobre Romanização dos Estuários do Tejo e do Sado*, 1996, p. 342-370.
- Godard 1992** : GODARD (C.), Une réserve de céramiques de l'époque de Claude a Vienne (Isère), en *SFECAG, Actes du Congrès de Tournai*, 1992, p. 239-264.
- Goury 1988** : GOURY (J.), L'officine de potiers de Saint-Julian-de-Peyrolas (Gard), en *SFECAG, Actes du Congrès d'Orange*, 1988, p. 61-65.
- Grenier 1934** : GRENIER (A.), *Manuel d'archéologie gallo-romaine*, II, Paris, 1934.
- Guerrero Ayuso 1993a** : GUERRERO AYUSO (V. M.), Navegación y comercio en las Baleares romanas, en *Estudis d'Història Econòmica (Economia i societat a la Prehistòria i Món Antic)*, 1993, 1.
- Guerrero Ayuso 1993b** : GUERRERO AYUSO (V. M.), *Navios y navegantes en las rutas de Baleares durante la Prehistoria*, Mallorca, 1993.
- Harmand 1969a** : HARMAND (L.), Amphores de Normandie portant des marques espagnoles sous le haut-empire, en *94e Congrès national des Sociétés savantes*, Pau, 1969, p. 43-50.
- Harmand 1969b** : HARMAND (L.), Les marques d'amphores espagnoles dans la Gaule du sud-ouest, en *96e Congrès national des Sociétés savantes*, t. I, Toulouse, 1969, p. 223-233.
- Hatt 1970** : HATT (J. J.), *Histoire de la Gaule romaine (120 avant J.-C.–451 après J.-C.)*, Paris, 1970.
- Hauschild 1977** : HAUSCHILD (T.), El faro romano de La Coruña (Torre de Hércules). Problemas de su reconstrucción, en *Actas del Coloquio Internacional sobre el Bimilenario de Lugo*, Lugo, 1977, p. 131-156.
- Helly, Le Bot-Helly, Liou 1986** : HELLY (B.), LE BOT-HELLY (A.), LIOU (B.), Un dépôt d'amphores Dressel 20 à inscriptions peintes découvert à Sainte-Colombe (Rhône), en *Archaeonautica* 6, Paris, 1986, p. 121-145.
- Heron de Villefosse 1914** : HERON DE VILLEFOSSE, Deux armateurs narbonnais. Sextus Fadius Secundus Musa et P. Oltius Apollinius, en *Mémoires de la Société Nationale des Antiquaires de France*, 1914, p. 153-180.
- Hirschfield 1888** : HIRSCHFELD (O.), *CIL XII*, 1888.
- Jullian 1993** : JULLIAN (C.), *Histoire de la Gaule*, Paris, 1993 (2^a ed.).
- Lantier 1913** : LANTIER (R.), La ville romaine de Lillebonne, en *R.A.*, 1913, p. 184-208.
- Laubenheimer 1992** : LAUBENHEIMER (F.), *La production des amphores en Gaule Narbonnaise*, Paris, 1992.
- Le Gall 1983** : LE GALL (J.), La diffusion de l'huile espagnole dans la Gaule du Nord, en *Producción y comercio de aceite en la antigüedad. Segundo Congreso Internacional (Sevilla, 24-28 Febrero 1982)*, 1983, p. 213-223.
- Le Glay 1975** : LE GLAY (M.), La Gaule romanisée, en Duby (G.), Wallon (A.) (dir.), *Histoire de la France rurale*, Tours, 1975, p. 191-285.
- Leveau 1999** : LEVEAU (Ph.) (ed.), Le Rhône romain : dynamiques fluviales, dynamiques territoriales, en *Gallia*, 56, 1999, p. 1-175.
- Liou 2001** : LIOU (B.), Las ánforas béticas en el mar, en *Congreso Internacional "Ex Baetica Amphorae" Conservas, aceite y vino de la Bética en el Imperio Romano. Sevilla – Ecija, 17 al 20 de diciembre de 2000*, v. III, Ecija, 2001, p. 1061-1110.

- Long 1994** : LQPI (L.), Prospections et sondages archéologiques dans le Rhône, à Arles et ses environs, en *Histoire du Rhône en pays d'Arles. Actes du colloque du 7 Novembre 1992 organisé par le Groupe Archéologique Arlésien*, Arles, 1994.
- Long 1998** : LQPI (L.), Inventaire des amphores du Rhône à Arles. Un aspect des échanges à l'époque impériale, en *SFECAG, Actes du Congrès d'Istres*, 1998, p. 85-96.
- Martínez 1990** : OCTVØG\ "OCI CPVQ (J.), Faros y luces de señalización en la navegación antigua, en *CuPAUAM*, 17, 1990, p. 67-89.
- Martínez, Carreras 1993** : OCTVØG\ " OCI CPVQ (J.), ECTTGTUC"OQPHQTV (C.), Ánforas de salazón y navegación comercial vía atlántica en época romana. La conexión "Baetica-Britannia", en *Actas del XIII Congreso Nacional de Arqueología*, vol. I, Vigo, 1993, p. 101-110.
- Martin-Kilcher 1987** : OCTVØ/MKEJ GT (S.), *Die Römischen Amphoren aus Augst und Kaiseraugst*, II, Bern, 1987.
- Martin-Kilcher et alii 1985** : OCTVØ/MKEJ GT (S.) et alii, Keramikanalysen an römischen ölamphoren aus Augst, Kaiseraugst, Avenches und Lausanne-Vidy, en *Annuaire de la Société Suisse de Préhistoire et d'archéologie*, 68, 1985, p. 173-204.
- Milne 1985** : OKPG (G.), *The port of Roman London*, London, 1985.
- Naveiro 1991a** : PCXGKQ (J. L.), *El comercio antiguo en el NW Peninsular*, Museo de Arqueología de La Coruña 5, La Coruña, 1991.
- Naveiro 1991b** : PCXGKQ (J. L.), *Porto, Tabula Imperii Romani, Hoja K-29*, 1991, p. 89.
- Pons Pujol 1998** : RQPU"RWLQN(L.), La economía de la Mauretania Tingitana y su relación con la Bética en Alto Imperio, en *L'Africa romana*, XIII, 1998, p. 1251-1289.
- Ponsich 1974** : PQPUØJ (M.), *Implantation rurale antique sur le Bas-Guadalquivir I*, Publications de la Casa de Velázquez, Madrid, 1974.
- Ponsich 1988** : RQPUØJ (M.), *Aceite de oliva y salazones de pescado. Factores geo-económicos de Bética y Tingitana*, Madrid, 1988.
- Provost 1996** : RTQXQUV (M.), Nantes, Rezé et Angers, trois croissances urbaines différentes, en Bedon (R.) (dir.), *Les villes de la Gaule Lyonnaise*, Caesarodunum XXX, 1996, p. 345-360.
- Raepsaet-Charlier 1998** : TCGRUCGV/EJ CTNGT (M.-T.), Les Gaules et les Germanies, en Lepelley (C.) (dir.), *Rome et l'intégration de l'Empire. 44 av. J.-C. – 260 ap. J.-C.*, t. 2, Approches régionales du Haut-Empire romain, 1998, p. 143-195.
- Reddé 1979** : TGFFf (M.), *La navigation au large des côtes atlantiques de la Gaule à l'époque romaine*, Mélanges École Française de Rome 91, 1979, p. 481-489.
- Remesal 1980** : TGOGUCN(J.), Reflejos económicos y sociales en la producción de ánforas béticas (Dressel 20), en *Producción y comercio del aceite en la antigüedad, I Congreso (Madrid, 1978)*, Univ. Complutense, Madrid, 1980, p. 131-152.
- Remesal 1986** : TGOGUCNTQFTÓ WG\ (J.), *La annona militaris y la exportación de aceite bético a Germania*, Madrid, 1986.
- Rodríguez Almeida 1989** : TQFTÓ WG\ "CNOGFC (E.), *Los tituli picti de las ánforas olearias de la Bética (I) : Tituli Picti de los Severos y de la Ratio Fisci*, Univ. Complutense, Madrid, 1989.
- Savay-Guerraz 1998** : SCXC[I WGTTC\ (H.), Le marché lyonnais de la pierre à l'époque claudienne : une mutation ?, en Y. Burnand, Y. Le Bohec, J. P. Martin (éd.), *Claude de Lyon. Empereur romain. Actes du Colloque Paris-Nancy-Lyon, Novembre 1992*, Paris, 1998.
- Seignovert 1979** : UGK PQXGTV (F.), *La vallée du Rhône et la diffusion de l'huile de Bétique à l'époque romaine*, Mémoire de maîtrise d'histoire sous la dir. prof. Gaussin, Saint Etienne, 1979.
- Seiller 1996** : UGKNGT (C.), Le camp de la flote de Bretagne à Boulogne-sur-mer (Gesoriacum), en Reddé (M.) (dir.), *L'armée romaine en Gaule*, Paris, 1996, p. 212-219.
- Silvino 2001** : UKXKQ (T.), Les importations d'amphores à huile de Bétique à Lyon du Ier siècle av. J.-C. au IIIe siècle apr. J.-C. Étude préliminaire, en *SFECAG, Actes du congrès de Lille-Bavay*, 2001, p. 331-346.
- Siraudeau 1988** : UKCWF GCW (J.), *Amphores romaines des sites angevins, Corpus des amphores découvertes dans l'Ouest de la France*, 2, 1988.
- Spitzlberger 1978** : URK\ NDGTI GT (G.), Die römischen Amphorenstempel von Bregenz, Zum Exporthandel Südspaniens im 1. und 2. Jahrhundert n. Chr., en *Jahrbuch des Voralberger Landesmuseumsvereins (1976-1977)*, 1978, p. 157-184.
- Starr 1941** : UVCTT (C.), *The Roman Imperial Navy*, New York, 1941.
- Tchernia 1964** : VEJ GTP IC (A.), Amphores et marques d'amphores de Bétique à Pompéi et à Stabies, en *Mélanges École Française de Rome*, LXXVI/2, 1964, p. 414-449.
- Van der Werff 1987** : XCP"FGT"Y GTHH (J. H.), Roman Amphoras at 'De Horden' (Wijk bij Duurstede), en *Berichten van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek*, 37, 1987, p. 153-172.