

**NOTAS Y REFLEXIONES
A PARTIR DE UN EJE DE COMUNICACIONES SUDHISPANO
(El Anas en Estrabón, Mela y Plinio) en época romana altoimperial)****

Manuel J. PARODI ÁLVAREZ*

RESUMEN

Uno de los tópicos respecto a la organización económica de Roma reside en la capital importancia atribuida tradicionalmente a las comunicaciones terrestres frente a las vías acuáticas. El estudio de los cursos fluviales en sus roles económicos, de su papel como vías de articulación e integración económicas, contribuye a ir rompiendo algunos de esos tópicos asentados hasta hoy.

ABSTRACT

One among the most common common places (so to say) about Roman economics regards the main rol of communications by land, through the "viae"; inland waterways (rivers, channels, marshes, swamps, lakes...) are still only considered as a "secondary" route of transport; studying the economic play of rivers, its rol as watery "viae" and its part in helping to settle Roman administration may contribute to change, step by step, some of those supra mentioned "common places".

* Universidad de Sevilla.

** Este texto se enmarca en los trabajos del Grupo de Investigación "La Bética Romana. Su Patrimonio Histórico", cód. HUM-0323, Universidad de Sevilla.

Uno de los lugares comunes mantenidos tradicionalmente acerca de la organización económica y territorial del estado imperial romano reside en la capital importancia atribuida tradicionalmente a las comunicaciones terrestres frente a las vías acuáticas interiores, ríos, canales, lagos, marismas y esteros (en ámbito costero especialmente por lo que concierne a estos dos últimos elementos), siendo que estas últimas constituyeron el equivalente a verdaderas “vías rápidas” de comunicación en el mundo antiguo en general y romano en particular.

Los estudios llevados a cabo en las últimas décadas sobre el papel económico de los cursos fluviales como mecanismos articuladores de las relaciones territoriales y como vías de comunicación y transporte -esto es, como agentes económicos en la Antigüedad- y entre dichos cursos acuáticos del *Anas* antiguo, merced al papel de los mismos como vías de articulación e integración económicas, como acabamos de señalar, contribuye a ir rompiendo paulatinamente algunos de esos tópicos asentados y sostenidos hasta hoy, más quizá por la mera continuidad de una visión tradicional que por una determinación específica y consciente de desatender las que, de cara a las comunicaciones e intercambios económicos interiores, llegaron a contarse sin lugar a dudas entre las principales rutas humanas de la Romanidad.

En el sentido de lo anterior no son precisamente pocas las menciones que de los cursos fluviales que desaguan al Océano Atlántico podemos encontrar en las fuentes literarias clásicas. Queremos en las presentes líneas centrar nuestra atención en tres autores de la Antigüedad, Estrabón, Mela y Plinio, y las referencias que éstos proporcionan sobre el antiguo Guadiana y su entorno y áreas de influencia; entre los autores considerados puede ser el griego Estrabón quien con un mayor detenimiento y atención aborde el particular, pero no serán los datos del amasiense los únicos que afecten e interesen a la navegación interior por los ríos del Occidente Peninsular Hispánico y que sean aportados por los autores de la Antigüedad.

El eje formado por los ríos Tinto y Odiel en la provincia de Huelva aparece ya citado en su texto por Estrabón, quien se refiere al mismo al hablar de los “esteros de *Onoba*”¹; al mismo tiempo el amasiense hace mención del río *Iber* (o *Hiberus*, a no confundir con el homónimo que las fuentes sitúan en el Noreste peninsular y que encontraría su moderno

¹ Estrabón (*Geografía*, III.2.5, 143) menciona explícitamente esteros como los de *Nabrissa*, *Onoba* y *Ossonoba*, pero el mismo Estrabón (III.1.9, 140) poco antes hace igualmente una mención general de los estuarios y esteros al Oeste de las bocas del *Baetis*, mención en la que se encontrarían incluidos (pese a no ser específicamente nombrados) los esteros de la ría onubense.

equivalente en el río Ebro); este río *Iber* suroccidental contaría en su curso con una laguna (la “*Palus Ereba*”, o laguna del Erebo, *i.e.*, del Infierno, un equivalente de la laguna *Estigia* cuyo emplazamiento Rufo Festo Avienio sitúa justamente en la costa onubense, especificando que estaría atravesada por un río “*Iber*” que poco tendría que ver con el moderno Ebro y que habría podido dar su nombre a “*Iberia*”, es decir, a la región bañada inmediatamente por sus aguas -teóricamente, la Andalucía Occidental y más de forma más específica la actual Huelva costera)²; el *Iber* onubense sufriría cambios de nivel con independencia de lluvias y deshielos, unos cambios de nivel relacionados por Estrabón con los vientos del Norte³; la relación de ese río “*Iber*” con las costas andaluzas antiguas y su posible identificación precisamente con el eje Tinto-Odiel y la hodierna ría de Huelva ha sido ya sobradamente señalada con anterioridad (García Bellido 1944; Schulten, 1963)⁴, por lo que no incidiremos en este particular. El río Tinto, de otra parte, ha sido identificado con el *Luxia* de Cayo Plinio *Vetus*, mientras el Odiel podría corresponderse a su vez con el *Urium* pliniano (Schulten 1963, pp. 64-65)⁵.

REFERENCIAS EN ESTRABÓN, MELA Y PLINIO AL ANAS

Estrabón (<i>Geografía</i>):	III.1.6
	III.1.7
	III.1.9
	III.2.1
	III.2.3
	III.2.11
	III.3.5
	III.4.12

² Avienio, *Ora Maritima*, vv. 241-253.

³ Estrabón, *Geografía* III.5.9, 175; el viento del Norte (en un contexto distinto) es citado por Herodoto (II.20, tomándolo de Tales de Mileto) como causa del desbordamiento del Nilo.

⁴ Schulten (1963, pp. 63-ss.), identifica directamente el *Hiberus* (o *Iber*) de Huelva con el *Luxia* de Mela y Plinio, el moderno río Tinto (sosteniendo además que el estuario y curso del Tinto podría haber sido navegable en la Antigüedad hasta *Ilipula* (Niebla); cfr. asimismo la edición de la *Geografía* (libros III-IV) de Estrabón en la “Biblioteca Clásica Gredos”, Madrid 1992, pg. 130, nota 317: los editores señalan -respecto al fenómeno del desbordamiento del *Iber* debido a los aportes de la Laguna del Infierno (aportes provocados por los vientos del Septentrión) citado por el amasiense (en III.5.9, 175) que tal cita geográfica estraboniana “...no puede referirse al Ebro pero sí al *Hiberus* localizado en la zona de Huelva, que atravesaba la *Palus Ereba* citada por Avienio, *Ora Maritima*, v. 243”.

⁵ *N.H.*, III. 7.

Mela (<i>Chorographia</i>):	II.87 III.6 III.7
Plinio (<i>Naturalis Historia</i>):	III.6 III.7 IV.116 IV.117

Por lo que respecta al curso de nuestro interés inicial en estas líneas, el *Anas* (sobre el cual nos hemos ocupado en algún trabajo anterior -Parodi, 2003), su mención aparece tanto en Estrabón como en Pomponio Mela y Plinio el Viejo, como hemos visto *supra*; la navegabilidad de este cauce (si bien en menores proporciones que en el caso del Betis-Guadalquivir) es ya señalada por las fuentes históricas, especialmente por el amasiense; de este modo el amasiense Estrabón especifica que el *Anas* es navegable pero durante un trecho menor que el antiguo Guadalquivir así como por embarcaciones de menor porte que en el caso bético, al tiempo que rinde cuenta de la presencia de una doble desembocadura del Guadiana ⁶.

En la *Geografía* de Estrabón (III.1.6-7) encontramos la referencia al río *Anas* como línea de frontera entre distintas regiones de la Iberia antigua, proporcionándonos además información relativa a la dirección y sentido de su curso y el lugar de su origen; la misma *Geografía* estraboniana nos habla igualmente (en III.1.9) acerca de la doble desembocadura del Guadiana antiguo, además de ofrecernos datos relativos a las distancias entre esta doble boca del *Anas* y otros lugares de la misma costa como el estuario del *Baetis* o *Gádira*. En su *Geografía* III.2.1 Estrabón vuelve a sacar a colación el carácter de frontera del curso del Guadiana, frontera en este caso de la Turdetania, por el Oeste y el Norte; es, de otra parte, en *Geografía* III.2.3 donde el amasiense hace referencia expresa a la navegabilidad del *Anas*, explicitando, por analogía con el *Baetis*, que el río es remontable, pero en un tramo menor que el gran río bético, y mediante el empleo de embarcaciones de menor envergadura y porte que aquellas que surcaban las aguas del Guadalquivir antiguo ⁷; es igualmente

⁶ Estrabón, III.2.3 (142) y III.1.9 (140).

⁷ Se nos dice que el Betis es remontable corriente arriba casi mil doscientos estadios desde su desembocadura (hemos de recordar que dicha desembocadura había de encontrarse al interior respecto a la situación actual, merced a la naturaleza del estuario del río y a la existencia en dicho ámbito del lacus Ligustinus) hasta Córdoba y lugares sitios más al interior aún; no abordaremos aquí el particular de la navegación por el antiguo Baetis, remitiéndonos a la bibliografía citada sobre el asunto en las notas del presente artículo, especialmente a Bonsor, Abad, Chic y Parodi (vide infra).

en III.2.3 donde Estrabón nos habla de la aridez de las tierras de la *Baeturia* cuyas llanuras bordean las orillas del *Anas*, comentario hecho al hilo de uno anterior en el que se nos ponía en conocimiento de la existencia de minas en las montañas de la ribera septentrional del río.

Siguiendo con la lectura del texto estraboniano, en *Geografía* III.2.11 el autor hace referencia a Polibio, quien sitúa el nacimiento tanto del río *Anas* como del *Baetis* en las tierras de la Celtiberia; en III.3.5 el amasiense emparenta a los celtas de las cercanías del cabo Nerio, que separa los flancos septentrional y occidental de Iberia, en la actual Galicia, con los que habitan a las orillas del Guadiana antiguo; finalmente, en *Geografía* III.4.12, Estrabón nos vuelve a situar el *Anas* entre los cursos fluviales que atraviesan el paisaje de la Celtiberia, región peninsular hispana que es tildada aquí por el geógrafo augusteo de vasta, heterogénea y escabrosa.

Por lo demás y por otra parte, Pomponio Mela no especifica la navegabilidad del río, sino que se refiere al mismo como un accidente natural de carácter fronterizo (idea que ya encontrábamos en Estrabón, como hemos visto *supra*; en este sentido el tingenterano se limita a marcar el carácter fronterizo del *Anas* entre la Lusitania y la Bética (*Chorographia* II.87), idea que es reforzada en el referido texto del propio Mela asimismo en III.6, pasaje donde se nos dice precisamente que la Lusitania comienza “al otro lado del *Anas*”; por fin, en III.7, Mela vuelve a utilizar al Guadiana como referente geográfico, al tratar acerca de la inflexión de la costa lusitana meridional; a este golfo (que hoy consideraríamos la mitad más occidental del gaditano), que recibe el nombre en la *Chorographia* meliana de “*Cuneus Ager*”, se lo identifica precisamente por su proximidad al *Anas*. Tal y como podemos ver, el autor de *Tingentera* se sirve del río *Anas* casi como de una mera referencia geográfica en la que apoyarse para desarrollar de manera más completa sus explicaciones sobre el paisaje suroccidental hispano que está describiendo en su texto.

Plinio el Viejo, en su *Naturalis Historia* III.6, se detiene a describir las condiciones del Guadiana antiguo, explicándonos cómo tendría su origen en el *Ager Laminitanus* de la *Hispania Citerior* y cómo su curso está lleno de irregularidades hasta el punto de desaparecer, aparentemente, recogándose en lo que tilda de “conejas” para volver a salir al aire libre desaguando finalmente en el Atlántico; en este mismo pasaje Cayo Plinio *Vetus* se detiene igualmente a mencionar la existencia de unas lagunas en el curso del río y vuelve, como hemos visto que hace Mela, a emplear al *Anas* como una referencia geográfica al señalar cómo el río marca los límites entre la Bética y la Lusitania, las dos mitades en sentido longitudinal en las que nuestro naturalista y geógrafo divide a la *Hispania Ulterior*. Igualmente en *N.H.* III.7 Plinio se sirve del río como referente espacial, a la hora de mencionar los

oppida de este marco geográfico, a los cuales cita “a partir del río *Anas* en la costa del océano”.

De otra parte, en IV.116, el mismo Plinio vuelve a emplear el río como referencia geográfica, citándolo como frontera entre la Bética y la Lusitania en lo que parecería ser el papel del río más comúnmente reflejado por las fuentes en cuestión (Bendala, 1986-87; Rodríguez Díaz 1993, 1994 y 1995). En *N.H.* IV.117, al hacer referencia a los núcleos de población de mayor entidad de la Lusitania y sus distintas categorías administrativas, se menciona a *Emerita Augusta* -con el rango de colonia- junto al río *Anas*; resulta en este sentido, y al hilo de lo anterior, posible hacer una pequeña digresión para considerar cómo de las capitales provincial y conventuales de la *Provincia Lusitania*, esto es, *Emerita Augusta*, *Scallabis* y *Pax Iulia*, sólo la tercera no se encuentra sometida a la directa influencia (una influencia que entendemos positiva, por cuanto sirve para agilizar las comunicaciones) de una vía acuática interior, contando Mérida-*Emerita* con el Guadiana y *Scallabis*-Santarem con el antiguo Tajo para su servicio.

Esta relación entre el establecimiento de la administración provincial romana y la existencia de vías fluviales navegables se hace aún más evidente si contemplamos el caso general de la Hispania Romana, donde -al menos si seguimos la organización de la Península Ibérica en la época altoimperial- las tres capitales provinciales, se encontraban junto a una vía fluvial capaz de soportar la navegación cuando menos hasta el emplazamiento de cada una de estas ciudades, salvadas asimismo las distancias entre cada uno de los cursos en cuestión (esto es, *Corduba* con el *Baetis*, *Emerita Augusta* con el *Anas* y *Tarraco* con el *Subur*-Francolí, en un orden descendente, en este caso, por lo que respecta a las potencialidades de los ríos mencionados de cara a su navegación y navegabilidad, lo que es decir, a su empleo como soportes directos de la comunicación, en función de los kilómetros a lo largo de los cuales podían resultar factiblemente navegables, así como en función -igualmente- del tipo de navegación que eran capaces de sustentar consideradas las dimensiones y volúmenes de las embarcaciones en cuestión).

Por lo que respecta a las capitales conventuales de *Hispania*, de un total de catorce (considerando a las capitales de *Provincia* como capitales asimismo de *Conventus*, como era efectivamente el caso) sólo dos de éstas, la ya referida *Pax Iulia* en la *Lusitania* y *Clunia*, en la Tarraconense, no contaban con el apoyo, directo o indirecto, de una vía fluvial capaz de prestar soporte a las comunicaciones mediante el empleo de sus aguas como elemento sustentador del transporte de personas, enseres y mercancías (Parodi, 2001, pp. 251-ss.).

De esta forma podremos observar cómo el *Anas*-Guadiana, un río que formaba parte de la cosmografía mítica de la Antigüedad, envuelto en las brumas de Tartessos y límite entre los primeros territorios romanos en el Sur de

Iberia y las tierras aún bárbaras del Oeste lusitano y el Centro celta (desde la perspectiva romana), un accidente geográfico que tanto en sus tramos inferiores y costeros (como demuestra Estrabón al describir la doble desembocadura del río) como en sus tramos medio y superior (y en este caso es Plinio quien habla de las lagunas del interior, mientras el mismo amasiense se detiene a detallar la existencia de montañas con minas en la orilla septentrional del Guadiana, unas montañas mineras que alcanzarían hasta el *Tagus*, a la vez que menciona a la *Baeturia* que bordea al *Anas*, considerando la aridez de dichas tierras peninsulares) resulta relativamente bien conocido por los tratadistas antiguos, pese a lo cual no podemos calificar precisamente de extensas a las descripciones que de dicho curso fluvial se realizan, destacando entre éstas su carácter navegable (aunque con algunas restricciones), la relativa aridez de las tierras que lo envolvían y a las que bañaba, y la potencialidad minera de la región que se extendía más hacia el Norte, entre el propio *Anas* y el *Tagus*-Tajo.

En otra índole de cosas, es de señalar que el Hombre, en su acción (traducida en continua intervención, en mayor o menor grado) sobre la Naturaleza (una acción que se convierte en un derecho que, en la tradición judeo-cristiana (a la que, combinada entre otros factores con la tradición clásica, pertenecemos), cuenta con un origen divino y viene garantizado por el texto sagrado, lo cual lo refuerza al tiempo que lo justifica entera y definitivamente, creando a partir de una necesidad material una obligación religiosa y moral, como veremos *infra*), se revela como el gran motor de aceleración de los ritmos del medio natural; de este modo, el ser humano (entendido como una realidad colectiva), afronta estos ritmos (a los que sigue estando sujeto) y los adapta a sus propias y cada vez mayores (y múltiples) necesidades de forma este medio natural recibe el impacto de la acción antrópica allá donde la especie humana se asiente y consiga además desarrollar el proceso de desacralización de la Naturaleza entendida como una Unidad de la que él mismo (el Hombre como especie) forma parte. De este modo los humanos -como conjunto, pero también a título individual- consiguen obedecer (en su aparente beneficio) el nuevo mandato divino (que sirve como justificación de sus recién adquiridos poderes -que a un tiempo son derechos- transformadores) de dominar la tierra, de crecer y, lo que no es menos importante a estos efectos, de multiplicarse⁸, convirtiendo de este modo la obligación en beneficio⁹.

⁸ Génesis, I, 1, v.v. 28-30: "Dios los bendijo y les dijo: 'Sed felices y multiplicaos, poblad la tierra y sometedla; dominad sobre los peces del mar, las aves del cielo y cuantos animales se mueven sobre la tierra'. Y añadió: 'Yo os doy toda planta sementifera que hay sobre la superficie de la tierra y todo árbol que da fruto conteniendo simiente en sí. Ello será vuestra comida. A todos los animales del campo, a las aves del cielo y a todos los reptiles de la tierra, a todo ser viviente, yo doy para comida todo brebaje verde'...." Y así fue....

⁹ O al contrario: haciendo del beneficio una obligación, como forma de "santificarlo" (al beneficio)

Asumen, salvados los obstáculos morales (y religiosos, íntimamente relacionados con los anteriores), los humanos el papel del “motor natural”, acelerando los ritmos vitales del medio ambiente y extrayendo del seno terrestre (de una u otra forma) unos bienes de los cuales van acumulando una necesidad creciente -y paralela a su consecución (Eliade, 1986; Chic, 1997)¹⁰. Desde las sociedades tribales y gentilicias -no territoriales- hasta la formación de estados “políticos” con base territorial, los tabúes van poco a reduciéndose a medida que el mundo (su “gestión” económica y política, más bien) va paulatinamente pasando de la esfera de lo natural-religioso a la de lo profano (Eliade 1988, pp. 21-ss.), sin que ello en absoluto signifique ni lleve aparejada una general (y menos completa ni compleja) desacralización del mundo ni de las concepciones morales -humanas- sobre éste (Eliade 1992, pp. 108 y 130)¹¹.

Esa mezcla de necesidad y utilidad que los romanos daban en llamar “*commoditas*” terminará por convertirse -como sucede habitualmente- en la impulsora de los cambios que se llevarán a cabo en las esferas de la mentalidad y de la práctica. Si bien hemos ya apuntado que existía un considerable aislamiento funcional entre los planos teórico y práctico en el campo de la técnica en la Antigüedad, de modo que, como sostiene G. Traina, la *technê* -su conservación y divulgación- se encontraba circunscrita -incluso

mediante su ritualización y su inclusión en el marco de relaciones hombre-dios, relaciones desiguales en las que el hombre propone y dios dispone...

¹⁰ Así, el ejemplo de M. Eliade sobre los herreros africanos y su consideración social, que podía oscilar -según culturas- entre el temor reverencial y el prestigio, de una parte, y el desprecio y la condición de parias errantes, todo ello a consecuencia de su condición de “multiplicadores” de los efectos de la evolución natural sobre un material concreto como son los metales; sus poderes metalúrgicos no son meramente técnicos, sino que emanan de la naturaleza religiosa de la relación entre el hombre y el medio: el herrero, en palabras de Eliade, es “...colaborador del Dios supremo: concluye su obra, y casi siempre en su nombre. La “civilización” aportada por el Herrero Celeste (...) es también de orden espiritual: el Herrero Monitor continúa y perfecciona la obra de Dios haciendo al Hombre capaz de comprender sus misterios”.

¹¹ Hemos -en nuestra cultura occidental cristiana, y dada nuestra herencia judía- pasado de una concepción circular del tiempo a una concepción lineal del mismo, a una Creación que cuenta con principio y una escatología de redención. Siempre según Eliade, “...conviene recordar que el carácter cíclico del tiempo cósmico. De hecho, asistimos a la repetición infinita del mismo fenómeno...”. De este modo en el marco del pensamiento cíclico, el paraíso inicial se reconstruye periódicamente, mientras que en el pensamiento lineal judeo-cristiano, el paraíso inicial no se desgasta paulatinamente, sino que se ha perdido “de golpe”, a consecuencia del pecado original (Génesis I, 3), y se recuperará al final de los tiempos, con la “segunda venida” del Creador, o de su “Mesías”. En todo nuestro habitual desenvolvimiento social contamos con la presencia del pensamiento mítico, que se plasma en fiestas, actitudes morales..., esperanzas de redención en este u otros mundos... El pensamiento mítico-religioso evoluciona y se adapta a los cambios que el hombre sufre y provoca, pero ni aún su prohibición por decreto -absurda e inimaginable como pueda ser todo intento de supresión “por decreto” de un sentimiento cualquiera- ha conseguido hasta la fecha dismantelar las creencias religiosas del colectivo víctima de tales trabas para el desarrollo (y mantenimiento) de su fé.

en sociedades ya letradas- al campo de la oralidad (Traina, 1994)¹², con las posibles limitaciones a ello inherentes; no es por ello menos cierto que el Estado Romano trataba de ejercer hasta donde le era posible un cierto control activo sobre el, valga la redundancia, “arte técnico”¹³ y muy especialmente, y como era de esperar, sobre el desarrollo y posibles aplicaciones prácticas y materiales del mismo.

De la importancia de las vías de comunicación para el normal desarrollo de los procesos de integración de los diferentes territorios del Imperio Romano habla con claridad el celo con que ese mismo Imperio se encargó de mantenerlas expeditas y siempre dispuestas para su uso. En el caso de los cauces acuáticos interiores, cuya importancia no debe ser pasada por alto en ningún caso (Garnsey & Saller 1987, pg. 52), las fuentes clásicas no se muestran parcas en proporcionarnos información sobre cómo se procedía no con dudas ni vacilaciones, sino con plena seguridad sobre la propia capacidad (Parodi, 1996), a la hora de intervenir activa y profundamente sobre la Naturaleza, lo que nos da una idea de cómo el proceso de desacralización del medio y de las relaciones entre éste y el ser humano se había desarrollado en el Mundo Antiguo, especialmente en el ámbito que nos interesa, el de las riberas del Mediterráneo (Kemp 1992, pp. 190-ss.)¹⁴.

Conocemos las obras realizadas en el río Tíber con vistas a la mejora de sus condiciones de navegabilidad, a la estabilización de éstas y al afianzamiento de su curso para impedir -con acciones tendentes a prevenir sus consecuencias tanto como disponiendo de las posibles medidas paliativas de sus efectos, en la medida de lo humanamente disponible- inundaciones

¹² De este modo, limitando la extensión del conocimiento técnico y conservando esta sabiduría en el terreno del arcano se conseguía hacer de la ciencia una religión, y de la técnica, su ritual, con lo que quedaban salvados todos los tabúes religiosos por el sencillo expediente de convertir al “enemigo” (en este caso el saber racional -“arreligioso”- y su aplicación práctica, la tecnología) en parte de uno mismo, o cuando menos, en algo parecido a uno mismo. Así hizo Apolo con Dióñisos en Delfos, al permitirle establecerse en el santuario, hasta entonces monopolizado por el brillante hijo de Latona (o, como dice el refrán castellano, “si no puedes vencerles, únete a ellos”).

¹³ Así, Claudio emprendió las gigantescas obras de desecación del lago Fucino, en Italia (como sabemos, entre otros, por Tácito, *Annales*, XII), obras que empeñarían a una fuerza de trabajo de 30.000 hombres durante 11 años (de acuerdo con Suetonio, Claudio, XX, 2) mientras que su antecesor Tiberio se reservaba el monopolio de decisión sobre las obras públicas, consintiendo -a veces- en compartirlo con el Senado, por lo que terminaría por ser tildado de hipócrita a posteriori (Suetonio, Tiberio, XXX).

¹⁴ Un mundo mediterráneo en el que la racionalización del espacio, materializada en las centuriaciones de los repartos de tierra coloniales romanas no hacía sino continuar un hilo evolutivo en el control mental sobre el espacio y las relaciones de éste con el tiempo humano (y queremos dejar claro que no consideramos la existencia de matices morales en nuestro uso de los términos “evolución” o “evolutivo”: nos limitamos a significar con ellos un cambio en las estructuras, sin que dicho cambio señale un “avance” desde posiciones más “atrasadas” o “rudimentarias” a otras “mejores”) del que los egipcios se revelaron maestros.

y desbordamientos llevadas a cabo por los primeros Julio-Claudios, Augusto y Tiberio (Barret 2000; Sirks, 1991; Rickman, 1991) ¹⁵. Igualmente ha llegado hasta nosotros la noticia de obras en otros cursos, como es el caso del Nilo, el Ródano o el Rin ¹⁶. Pero hay que decir que no sólo los ríos eran objeto de las intervenciones conducentes a mejorar la navegabilidad (las comunicaciones, cuando no la estabilidad -y con ello la seguridad- de riberas y ribereños), ya que lagos, caños, marismas y esteros atraían igualmente el interés romano; así, ya desde el siglo II a.C. tenemos conocimiento gracias al testimonio del megalopolitano Polibio acerca de las tentativas de mejora de la navegación por los esteros mediante la realización de canales al objeto de idoneizar las condiciones de éstos a tales efectos ¹⁷; además es de contar con que se procuraba mejorar las comunicaciones entre el interior de la tierra firme y el mar siempre que fuera posible, de ahí los esfuerzos -o los intentos en un plano

¹⁵ Para las obras sobre el curso del Tíber y la navegabilidad de éste y de algunos de sus afluentes, vid. Plinio, N.H., III.1.3; Suetonio, Augusto, XXX; Tácito, Annales, I, 13 y 79; Casio Dion, LVII, 14.; no es de olvidar cómo la preocupación por las infraestructuras destinadas al abastecimiento en Roma llevó a la materialización de diversas obras de mejora en las mismas, unas obras públicas que fructificarían, como en el caso de los puertos Claudio y Trajano de Roma (los *Portus Augusti Ostiensis* y *Portus Traiani Felicis*, respectivamente, que conformaban el *Portus Vterque*), o que habrían de quedar en grado de tentativa, como en el caso del canal del Peloponeso planteado por Calígula (Suetonio, Cal. XXI; Plinio, N.H., IV.10) o el canal interior que habría comunicado la Bahía de Nápoles con Roma (*Puteoli-Roma*), proyecto datado en tiempos de Nerón (curiosamente, dos “malos” emperadores, para la tradición historiográfica romana) pero con un precedente en los planes del propio Julio César al respecto (para César, Plutarco, César, 58.10; para Nerón, Suet., Ner., 31.3; Tácito, Ann., 15.42); Roma habría tratado de crear una verdadera red compleja de infraestructuras tendentes al abastecimiento de la capital imperial, en la que se combinarían mecanismos terrestres, fluviales (o acuáticos interiores, como el frustrado canal cesariano-neroniano de conexión entre la Bahía napolitana y Ostia-Roma considerado supra) y marítimos, destacando entre estos últimos la, a su vez, compleja red portuaria de la Italia tirrénica central, con la Bahía de Nápoles (*Puteoli*), el entorno de Ostia y la desembocadura tiberina (*Portus Vterque*) y, al N. de este pivote central, el puerto trajano de *Centumcellae*; otros ejemplos, de los múltiples, dignos de mención serán los llevados a cabo por Calígula: curiosamente éste, uno de los “malos” emperadores, lleva a cabo (siquiera en el grado de proyectos, ya que la breve duración de su reinado hizo imposible saber si los hubiera llegado a materializar) diversas obras en este sentido, tales como el faro de Boulogne, o el ya citado proyecto de canal en el Istmo de Corinto (Plinio N.H., 4.10; Suetonio, Calígula, 21); Calígula será elogiado por el historiador Flavio Josefo (precisamente, un oriental -un aristócrata originario de Judea), quien alabará (pese a no constituir ésta una actitud “políticamente correcta”) a Cayo César por su proyecto de ampliación y mejora del puerto de Rhegium, lo que beneficiaba a la flota de grano de Alejandría y a los abastecimientos de Roma (Flav. Jos., Ant., 19.205), y, en general, a las comunicaciones marítimas con el Levante Mediterráneo, ámbito de origen y referencia del propio Josefo.

¹⁶ Para el Nilo, Historia Augusta, Div. Aur., 47.3; para el Ródano, Estrabón IV.1.8; para el Rin, Tácito, Annales, XIII. 53.

¹⁷ Polibio, X.10.12; en un marco peninsular ibérico, quizá pueda encontrarse un paradigma en el contexto de la Bahía de Cádiz antigua, en cuyo caso la distribución de los yacimientos arqueológicos romanos (como ya señalara Pemán en su día para la Bahía, o como hicieran lo propio Bonsor y Chic para el caso del río Betis) está íntimamente relacionada con la distribución (a su vez) de las vías acuáticas interiores (canales, caños, esteros...) en la Bahía.

teórico- por mejorar la comunicación entre las vías de agua interiores y el mar (Finley 1973, pg. 159) ¹⁸, o lo que es decir lo mismo: entre el interior de las tierras, la fachada marítima y las tierras allende las olas.

Sobre las ventajas económicas que los cauces acuáticos prestaban a la economía particular de los individuos privados coinciden los más importantes tratadistas sobre agricultura de la antigüedad romana: tanto Catón, como Varrón y el gaditano Columela señalan que las fincas mejores son aquellas sitas junto a un curso de agua o que disponen de un tal curso en su propio terreno ¹⁹. En la misma línea marcha el *Digesto* cuando señala la obligación de declarar la existencia de pesquerías y *portus* -en sus distintas acepciones: bien puertos fluviales, bien presas de regulación de la corriente con sus correspondiente aberturas para facilitar la navegación- a la hora de hacer la declaración de los propios bienes al censo ²⁰.

En la Península Ibérica son asimismo notables los ejemplos de la intervención directa del hombre sobre la naturaleza de cara a su beneficio económico ya desde época antigua. Para la época y el medio que nos interesan -los cursos interiores en época romana- dichos ejemplos no escasean. Estrabón y Plinio no se muestran parcos al hablar de los esteros de Hispania y de la navegación que en ellos se desarrollaba ²¹. Se trata de aprovechar unos cursos de agua como son los esteros, que mezclan en su condición lo continental y lo marítimo, para el comercio. Para su mejor aprovechamiento, según Estrabón, se habrían realizado obras para potenciar sus condiciones naturales de cara a un mayor uso de los mismos ²². Se trataría a no dudarlo de poner en comunicación unos esteros con otros, permitiendo así la libre circulación por ellos de embarcaciones que habrían de ser necesariamente de reducido tamaño (Parodi 2001, pp. 30-ss.). Los casos más intensos de uso para la navegación de los esteros hispano-lusos debieron de seguro darse en las marismas del antiguo *Baetis*, así como en el ámbito del *Tagus* y en el estuario y curso inferior del actual río Sado, en Portugal, señalados todos por los autores citados, pero creemos que en el mismo sentido ha de ser entendida la navegación interior por los esteros y canales de las tierras que circundan la Bahía gaditana.

¹⁸ Conocemos la existencia de distintos canales que (en épocas igualmente distintas de la Antigüedad) comunicaban el río Nilo y el mar Rojo; uno de estos canales interiores unía el "brazo Pelusiacco" -uno de los ramales- del Nilo con el mar Rojo; en otro contexto geográfico, ya en Asia Menor, para el canal entre el lago Sophon y el mar de Mármara, vid. Plinio el Joven, *Epistulae*, X, 41-42 y X, 61-62.

¹⁹ M. Catón, *De Re Rustica*, I.3; M. Varrón, *De Re Rustica*, I.14.3; L. Columela, *De Re Rustica*, I.2.3.

²⁰ *Digesto* L.15.4: "...lacus quoque piscatorios et portus in censum dominus debet deferre..."

²¹ Estrabón, III.1.9. (140) y III.2.4-5. (142-145); Plinio, N.H., III.11.

²² Estrabón, III.2.5. (143).

Es conocida la importancia de la actividad del transporte de productos envasados (en realidad, de la fabricación de contenedores anfóricos destinados al envasado de producciones locales, sería más apropiado decir) en los esteros y caños de la Bahía de Cádiz, especialmente los situados en el moderno término municipal de Puerto Real (Lazarich *et al.*, 1989; Parodi, 2002 y 2006). Para favorecer esta actividad económica, estos numerosos esteros y caños de la citada zona habrían sido puestos en comunicación entre sí y con el mar por la mano del hombre -como ya señala Estrabón para el caso del antiguo estuario del Guadalquivir en el que se insertaría este entorno geográfico de la Bahía gaditana- dando salida material de esta manera a las producciones anfóricas que se constatan en la zona (Pemán 1959; García Vargas 1996, 1998; Parodi 1999, 2000, 2002, 2004, 2005). Ello ayudaría a explicar la existencia de alfares de producción anfórica tierra adentro, bastante lejos de la línea de costa -incluso en época romana- pero sí emplazados en el que habría de ser el radio de acción de los esteros (Pemán, 1959; Lazarich *et al.*, 1989), entendidos como mecanismos de comunicación.

Para los ríos peninsulares las obras de regulación de sus cauces se harían necesarias de cara a garantizar la navegación en determinados tramos, así como para proteger las riberas -y los asentamientos en ellas establecidos- de los efectos de la erosión producida por el efecto de las corrientes mismas. Hemos mencionado nuestro conocimiento acerca de las obras realizadas en ríos como el Tíber, el Ródano o el Rin, llevadas a cabo con vistas a mejorar y/o asegurar la navegabilidad de sus cauces (caso del Tíber), para asegurar la navegación en sus desembocaduras o para comunicar dichos cursos con otros (en casos como los del Ródano o el Rin), estableciendo así una verdadera red de vías fluviales útil a las comunicaciones (Dardaine y Pavis d'Escurac, 1983; Greene, 1986; Duncan-Jones, 1990; Benito, 1993; Chic, 1995; Ojeda, 1995)²³. Unas tareas y esfuerzos similares debieron ser

²³ El mayor o menor grado de control físico (en forma, *vg.*, de canalización y ordenación del cauce, así como de regulación del volumen del mismo mediante estructuras perpendiculares al sentido de los cursos, como azudas, presas, portus...) ejercido por Roma sobre los ríos peninsulares puede encontrar su paradigma (o su excepción más significativa, por lo articulada) en el caso del Baetis; en este caso deberían disiparse las dudas sobre el carácter regular (no extraordinario de la intervención de la administración romana (estatal, provincial y local) en el cuidado de la vía fluvial (cuando menos, del Guadalquivir), vigilancia ésta plasmada en la procuratela *ad ripam Baetis* (ejercida desde Sevilla por Sex. Iulius Possessor entre los años 167/168 d.C): pese a la ausencia de otros testimonios epigráficos béticos similares, hemos de coincidir en que unas obras de la envergadura de las propugnadas por Remesal debieron, sin duda, exigir un cuidado permanente a la administración estatal; si los órganos locales de la administración romana no contaran con su cuota de participación en la gestión del río (Betis) no se entendería, entonces, tan fácilmente la hipotética labor desarrollada por curatores con carácter local como Q. Hispanus en Obulco, y es que una canalización completa del tramo Córdo-

realizadas cuando menos en algunos de los cursos mayores hispanos, de lo cual hemos dado cuenta en otro lugar (Parodi 2001).

Si el eje fluvial formado por los ríos *Baetis* y *Singilis* puede ser considerado como la gran vía de comunicación acuática entre el interior de la más rica provincia romana de Hispania, la *Baetica*, y el resto de la Romanidad, satisfaciendo como ninguna otra arteria fluvial peninsular (excepción hecha, quizás, del río Ebro) las aspiraciones y necesidades tanto de la Administración (primero republicana y más tarde imperial), esto es, de los intereses públicos, como del capital privado de la época, los ríos peninsulares que desaguan al Océano Atlántico desde el litoral onubense (en el Suroeste) y hasta el arranque de la cornisa cantábrica (en el Noroeste), y entre ellos el *Anas*, pueden ser considerados como las vías de interacción fundamentales entre las regiones costeras atlánticas y el interior, sin descuidar que estos cursos habrían estado prestando además sus desembocaduras para el fondeo y escala de los barcos de la, por así llamarla “carrera atlántica” (*sic*) de la Antigüedad²⁴ y cumpliendo su cometido más que adecuadamente en las labores de apoyo infraestructural a las diversas actividades productivas desarrolladas en el marco de sus riberas, unas actividades entre las cuales la fabricación de salazones y salsas saladas de pescado no habría de ocupar una posición precisamente secundaria, sin descontar de ningún modo tampoco las actividades extractivas que alcanzarían una gran relevancia económica en el conjunto de la región (Parodi y Camacho, 2006)²⁵.

Estos cursos fluviales atlánticos habrían servido al comercio atlántico prerromano, siendo empleados por *Gadir* (Chaves y García, 1991; Rodríguez, 1994; Soares Mantas, 1996; Dias Diogo, 1996)²⁶ como bases para

ba-Sevilla requeriría intervenciones permanentes que sin duda rebasarían la capacidad singular de actuación de las entidades locales (municipios y colonias, más aún de los individuos privados), pero podrían beneficiarse del concurso de las mismas; parece igualmente resultar ilustrativa de la existencia o no de una canalización del río de unas características como las sostenidas por Remesal el hecho físico y material de la ubicación de los alfares de ánforas (fenómeno estudiado por Chic García), los cuales no se encuentran junto a ningún hipotético canal, sino junto al cauce del río, con todos sus meandros y revueltas. El texto de Filóstrato (Vida de Apolonio de Tiana 5, 6.) es claro al afirmar que “...el río pasa canalizado por todas las poblaciones...” (Ojeda, loc. cit.): es a su paso por las ciudades (así como también de las instalaciones de producción, en todo caso, lo que confirman los diques de ribera), que el *Baetis* habría sido objeto de obras de distinto signo (muros de contención, diques de ribera...) destinadas a garantizar la regularidad de su curso y la seguridad de las orillas y las instalaciones en ellas situadas.

²⁴ Una “Carrera” parangonable a la de Indias, de época moderna, en la que nos hemos basado para formular el paralelo.

²⁵ Producciones como la de la sal, producto sujeto al consumo directo (humano y animal) como al servicio, a su misma vez, de otras producciones, caso de las de conservas (de carne y pescado) y de salsas saladas (de pescado, fundamentalmente).

²⁶ En su expansión comercial hacia el Occidente, a lo largo de las costas hoy portuguesas, por ejemplo, como muestran las acuñaciones de Salacia (acuñaciones de la ciudad de Salacia que recogen representación de atunes y se encuentran relacionadas con las amonedaciones gadiritas).

sus propios intereses económicos en (y hacia) el Norte; de este modo, el comercio tartesio (o púnico-gaditano) con las *Cassiterides* habría contado con puntos de escala sobradamente conocidos (y algunos, cabe suponer, bajo el control directo de la tierra de origen de los pilotos de los “*hippoi gaditanoi*”)²⁷; son estas conexiones comerciales las que Roma (hasta un cierto punto) “heredará” de *Gadir* (que acabará por convertirse en *Gades*), rutas que constituyeran durante siglos la clave de las actividades económicas gadiritas e hicieran la prosperidad de la metrópolis feno-púnica occidental andaluza durante varios siglos²⁸, y, finalmente, rutas que encontrarían su proyección en el Noroeste y Norte peninsular.

Será el genio de César quien decida (y, finalmente, consiga) [re]aprovechar y [re]construir (pero ya para beneficio de Roma) las conexiones, proyecciones y rutas atlánticas gaditanas²⁹ (Roman 1983; Chic 1995b; Millán 1998), cambiando el sentido de las campañas militares romanas en la región atlántica occidental peninsular, de modo que si unas décadas antes de la actuación de Julio César en el Oeste y el Noroeste peninsulares (*i.e.*, en el contexto de las intervenciones de la república romana en ámbito occidental peninsular en el seno del siglo II a.C.), las armas de Roma, bajo el mando de Bruto “Calaico” (que mereció tal *cognomen* precisamente por su acción en el Noroeste ibérico), habían llevado a cabo expediciones terrestres, siguiendo casi de continuo una trayectoria en dirección Sur-Norte, expediciones que inevitablemente habían encontrado en los ríos de la zona más un obstáculo a salvar que un mecanismo agilizador (y que habrían estado dirigidas con unos criterios más acordes con los catonianos anteriores que con los cesarianos posteriores), el genio (insistimos)³⁰ de César decidirá emplear (y empleará efectivamente) esos mismos ríos como vías de penetración, desarrollando unas campañas mixtas marítimo-terrestres, siguiendo el curso natural de los accidentes

²⁷ De sobras conocida es la referencia estraboniana al barco de *Gadir* que, por no descubrir a sus perseguidores romanos la ruta del Norte, la ruta hacia las *Cassiterides*, embarrancó en la costa, arrastrando a esa misma perdición al navío romano que lo venía siguiendo; igualmente detalla el amasiense cómo esto no hubo de suponer ningún perjuicio económico para el armador gaditano, ya que fue recompensado con dinero público de su ciudad por sus pérdidas (Geografía, III.5.11, 176).

²⁸ Baste leer en Estrabón (III. 5. 3, 168) las vinculaciones de los gadiritas (hombres que en su mayoría vivían en el mar, siendo muy pocos los que permanecían en tierra firme, según el amasiense) con el Océano, base absoluta de la riqueza del emporio gaditano, un emporio rico hasta el punto de contar, en época romana altoimperial, con quinientos habitantes censados en el orden ecuestre, superando en ello a todas las ciudades itálicas excepción hecha de Patavium, cuna de T. Livio (Estrabón, III.5.11, 169), siendo únicamente superadas ambas (*Gades* y *Patavium*) por la propia *Roma Vrbs*.

²⁹ O, mejor decir, gadiritas.

³⁰ “Genio” entendido desde la doble perspectiva antigua (como su “*daimon*”, su “*genius*”) y contemporánea (su genialidad), conceptos ambos que entendemos como íntimamente relacionados, en realidad...).

geográficos, desplazándose en dirección Oeste-Este (si es del mar al interior) o Este-Oeste (o Sureste-Noroeste, en función de la dirección de los referidos cursos fluviales, si se trata del interior a la costa) y no oponiéndose al sentido de los mismos; este cambio de orientación será un elemento a tener en cuenta de cara a mejor comprender cómo conseguirá Roma agilizar y asegurar la pacificación y el control definitivo del territorio en cuestión (con la correspondiente integración del mismo en la red territorial y económica de los intereses romanos).

De este modo Cayo Julio César iniciaría una línea de actuación que será posteriormente “redondeada” y llevada a término por su hijo [póstumo] Cayo Julio César Octaviano, Augusto³¹, quien conseguiría finalmente consolidar y completar el establecimiento de una serie de puntos de apoyo romanos, situados en un territorio controlado por Roma, que sirviera de sostén al laborioso entretrejo de los lazos de la Romanidad entre el Mediterráneo y el Norte de las Galias (un territorio éste último recién conquistado por el mismo Julio César, a mediados del siglo I antes de nuestra Era), completando la conquisita de la Iberia al “cerrar” el dominio romano sobre los “flecós” septentrionales de este contexto geográfico. Se trataba así de construir un gigantesco puente territorial romano entre Italia y la Galia septentrional (que alcanzara hasta el *Limes* renano), un puente que estaría físicamente constituido de una parte por la costa atlántica gala, y de otra por la Península Ibérica y más especialmente por sus costas, de las cuales las atlánticas y cantábricas serían definitivamente incluidas en el ámbito de control de la *Res Publica* entre los siglos II y I antes de la Era³².

³¹ Elevado a la condición de hijo de su tío abuelo César por adopción póstuma.

³² Un “puente” territorial que sería completado (dotado de un “cuerpo interior” en la Península Ibérica, cabría decir) por Augusto quien pone bajo el control de Roma el Septentrión hispano, por Cayo Calígula, quien anexiona a Roma el Reino de Mauritania (redondeando así los territorios romanos en el Norte de África y en el vital eje de comunicaciones del Estrecho de Gibraltar, puente entre dos continentes y entre el Mediterráneo y el Atlántico), por Claudio, quien contribuye a cerrar fronteras iniciando la conquista de la isla de Britannia, y por los Flavios, quienes dotarán de entidad urbana a no pocos núcleos del Oeste, el Noroeste y el Norte de Hispania (esto es, del lejano Occidente de la Romanidad), coadyuvándose de este modo a crear una red territorial cohesionada y organizada que habría de servir de cuerpo y base a la penetración estable de las estructuras romanas en el marco de la Península Ibérica (especialmente de las interiores de ésta, así como del contexto atlántico-cantábrico) y del ámbito atlántico gala (con el respaldo del dominio romano sobre Britannia), prestando el apoyo de dicha costa romana para la navegación de cabotaje imprescindible no sólo para asegurar las comunicaciones y los intercambios comerciales en la Roma atlántica, sino, y lo que no es menos importante, para asegurar las rutas marítimas hasta las bocas del Rin, esto es, hasta la cabecera marítima del Limes germano-renano septentrional.

BIBLIOGRAFÍA

- Abad Casal, L.
El Guadalquivir, vía fluvial romana. Sevilla, 1975.
- Barret, A.A.
Caligula. The Corruption of Power. Routledge, Londres-Nueva York, 2000.
- Bendala Galán, M.
“*Ab ostio fluminis Anae*”, en *Cu.P.A.U.A.M.* 13-14, 1986-1987, pp. 129-139.
- Benito Arranz, J.
“Mi lectura de Lora del Río en ‘El Madoz’”, en *Revista de Estudios Locales de Lora del Río* nº 4, 1993, pp. 42-48.
- Bonsor Saint Martin, J.E.
 - “Los pueblos antiguos del Guadalquivir y las alfarerías romanas”, en *R.A.M.B.* 1902, pp. 837-857 (reed. facsímil a cargo de J. Beltrán Fortes en *Azotea. Revista de Cultura del Ayto. de Coria del Río*. Encarte del nº. 11-12, monográfico de Arqueología de Coria del Río y su entorno. Coria del Río, 1987).
 - *Expedición arqueológica a lo largo del Guadalquivir*. Écija, 1989 (reed.).
 - *Las colonias agrícolas prerromanas del Valle del Guadalquivir*. Écija, 1997 (reed.).
- Chaves Tristán, F. y García Vargas, E.
“Reflexiones en torno al área comercial de Gades: Estudio numismático y económico”, en *Gerión. Anejos III. Alimenta. Estudios en homenaje al Dr. Michel Ponsich*. Madrid, 1991, pp. 139-168.
- Chic García, G.
 - “Consideraciones sobre la navegabilidad del Guadalquivir en época romana”, en *Gades* 1, 1978-1979.
 - “Gades y la desembocadura del Guadalquivir”, en *Gades* 3, 1979, pp. 7-23.
 - “Lacca”, en *Habis* nº 10-11, 1980-1981, pp. 255-276.
 - “El Tráfico en el Guadalquivir y el transporte de las ánforas”, en *Anales de la Universidad de Cádiz*, 1984, pp. 33-44.
 - “Aspectos económicos de la política de Augusto en la Bética”, en *Habis* 16, 1985, pp. 277-299.
 - *Epigrafía anfórica de la Bética I*. Écija, 1985.
 - “El comercio de aceite de la Astigi romana”, en *Habis* 17, 1986, pp. 246-254.
 - “Datos para el estudio del culto imperial en la Colonia Augusta Firma Astigi”, en *Habis* 18-19, 1987-1988, pp. 365-381.

- *Epigrafía anfórica de la Bética II. Los rótulos pintados sobre ánforas olearias. Consideraciones sobre la Annona*. Écija, 1988.
- *La Navegación por el Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla en época romana*. Écija, 1990.
- “Un factor importante en la economía de la Bética: el aceite”, en *Hispania Antiqua*, XIX, 1995, pp. 95-128.
- “Roma y el mar: del Mediterráneo al Atlántico”, en V. Alonso Troncoso, *Guerra, exploraciones y navegación*. La Coruña 1995b, pp. 55-90.
- *El Mito de la Mujer, el Horno, el Hombre y el Viento. Sobre el sentido de las palabras Fornicar & Follar*. Sevilla, 1997.
- “La Bahía de Cádiz en la Antigüedad Romana. Época Altoimperial”, en *Actas de las VI Jornadas de Historia de Puerto Real*. Puerto Real, 1999, pp. 255-266.
- “La ordenación territorial en la Bahía de Cádiz durante el Alto Imperio Romano”, en AA.VV., *Gadir-Gades. Nueva perspectiva interdisciplinaria*. Sevilla 2004, pp. 71-105.
- Dardaine, S. y Pavis d’Ecurac, H.,
“Le Baetis et son aménagement: l’apport de l’épigraphie (CIL II, 1183 et 1180)”, en *Ktema* 8, 1983, pp. 307-315.
- Dias Diogo, A.M.
“Elementos sobre ânforas de fabrico lusitano”, en *Ocupação Romana dos Estuários do Tejo e do Sado*. Lisboa, 1996, pp. 61-73.
- Duncan-Jones, R.
Structure & Scale in the Roman Economy. Cambridge, 1990.
- Eliade, M.
- *Herreros y Alquimistas*. Madrid, 1986.
- *Lo Sagrado y lo Profano*. Barcelona, 1988.
- *El Mito del Eterno Retorno*. Madrid, 1992.
- García Bellido, A.
“La Navegación Ibérica en la Antigüedad. Según los textos clásicos y la arqueología”, en *Estudios Geográficos* 16, 1944, pp. 532-ss.
- García Iglesias, L.
“El Guadiana y los límites comunes de Bética y Lusitania”, *Hispania Antiqua* II, 1972, pp. 165-177.
- García Vargas, E.
- “La Producción anfórica en la Bahía de Cádiz durante la República como índice de romanización”, en *Habis* 27, 1996, pp. 49-62.
- *La Producción de ánforas en la Bahía de Cádiz en época romana (ss. II a.C. - IV d.C.)*. Sevilla, 1998.
- Garnsey, P. & Saller, R.
The Roman Empire. Economy, Society and Culture. Berkeley-Los Angeles, 1987.

- Greene, K.
The Archeology of the Roman Economy. Londres, 1986.
- Kemp, B.J.
El Antiguo Egipto. Anatomía de una Civilización. Barcelona, 1992.
- Lazarich González, M^a.C., et alii.
- “Prospección arqueológica superficial de la campiña Sur gaditana: término de Puerto Real”, en *AAA’89.II* (1991), pp. 89-97.
- “Informe preliminar de la primera campaña del proyecto de prospección arqueológica de la campiña sur gaditana: término de Puerto Real”, en *AAA’89.II* (1991), pp. 98-100.
- Millán León, J.
Gades y las navegaciones oceánicas en la Antigüedad (1000 a.C.-500 d.C.). Écija, 1998.
- Nilsson, M.P.
Historia de la Religiosidad Griega. Madrid, 1953.
- Ojeda, J.M.
“Filóstrato, V.A., 5, 6 y la procuratela *ad ripam Baetis*”, en A.J. de Miguel et alii (eds.), *Kolaios, publicaciones ocasionales 4. Arqueólogos, historiadores y filólogos. Homenaje a Fernando Gascó*. I. Sevilla, 1995, pp.381-386.
- Ordóñez Agulla, S.
“Aportaciones al estudio de la ictiofauna de la Antigüedad en la Bética: el caso del esturión del *Baetis*”, en *Homenaje al Profesor Presedo*. Sevilla 1994, pp. 561-579. *Primeros pasos de la Sevilla romana (siglos I a.C. - I d.C.)*. Sevilla, 1998.
- Parodi Álvarez, M.J.
- “De Historia”, en *Espacio y Tiempo*, N^o. 10, 1996, pp. 27-37.
- “Interacción de los medios marítimo y terrestre en la Costa Gaditana del Estrecho en época romana altoimperial. Algunas notas”, en *XIII Encuentros de Historia y Arqueología*. San Fernando 1998, pp. 111-123.
- “Sobre la interacción de los medios marítimo y terrestre y su papel en la economía de la Bahía de Cádiz en época romana altoimperial. Algunas notas”, en *Actas de las VI Jornadas de Historia de Puerto Real*. Cádiz, 1999, pp. 23-39.
- “Embarcaciones sutiles en el *Litus Cureense*: barcas, botes y pateras en la costa portorrealense hace dos mil años”, en *Actas de las VII Jornadas de Historia de Puerto Real*. Cádiz 2000, pp. 159-170.
- “Acerca de los medios de transporte [de las ánforas] en época altoimperial romana. El transporte por vías acuáticas interiores”, en *Actas del Congreso Internacional “EX BAETICA AMPHORAE”*. Sevilla-Écija, 1998. Écija-Sevilla 2001, pp. 1241-1268.

- *Ríos y lagunas de Hispania como vías de comunicación. La Navegación interior en la Hispania romana*. Écija, 2001.
- "Algunas notas sobre la navegación del Baetis", en *Revista de Estudios Locales de Lora del Río. Actas de las III Jornadas de Historia Local de Lora del Río*. Lora del Río (Sevilla), nº. 11. Número extraordinario. *Actas de las III Jornadas de Historia Local de Lora del Río*. Lora del Río (Sevilla) 2001, pp. 62-69.
- *Puerto Real en la Historia. Ensayo de Bibliografía Histórica portorrealense*. Ed. Padilla. Sevilla, 2002.
- "MEVII", en *Atti del "XIV Convegno Internazionale di studi sull 'Africa Romana. Lo spazio marittimo del Mediterraneo occidentale: geografia storica de economia"*, Sassari (Cerdeña, Italia), diciembre de 2000. Roma 2002, pp. 1507-1513.
- "Notas sobre el Guadalquivir altoimperial como vía de comercio. Reflexiones sobre la Economía del río", en *Actas del 3º Congreso de Historia de Andalucía (CHA) Vol. 4. Historia Antigua*. Córdoba 2003, pp. 531-543.
- "*Varia de Baetis navigatione*", en *Actas del 3º CHA*. Vol. 4. Historia Antigua. Córdoba 2003, pp. 545-553.
- "Notas sobre el papel económico de los ríos ibéricos en la Antigüedad. Acerca de las intervenciones humanas en los medios fluviales peninsulares en época altoimperial", en M.J. Parodi Álvarez (coordinador de la edición), *MM.SS. I "El Baetis-Guadalquivir, Puerta de Hispania"*. Fundación Municipal de Cultura. Sanlúcar de Barrameda, 2003, pp. 67-101.
- "Notas sobre la economía del Anas: apuntes sobre su navegación antigua", en G. Pascual Berlanga y J. Pérez Ballester (eds.), *Puertos fluviales antiguos: Ciudad, desarrollo e infraestructuras. Actas de las IV Jornadas Internacionales de Arqueología Subacuática*. Valencia 2003, pp. 49-58.
- "Los MEVII. Una familia de productores, comerciantes y banqueros romanos en la Bética", en *Espacio y Tiempo* 18, 2004, pp. 163-175
- "Nuevas consideraciones sobre los Mevii: productores, comerciantes y banqueros en el *territorium* portorrealense hace dos mil años", en *Actas de las XI JHPR*. Puerto Real 2005, pp. 111-124.
- "La Razón de la Sinrazón. Cayo César, el obelisco y las lentejas", en G. Chic García (dir.), *Economía de prestigio versus Economía de mercado*. Sevilla 2006, pp. 89-101.
- *Puerto Real en la Historia (II). Nuevo ensayo de Bibliografía Histórica portorrealense*. Puerto Real, 2006.
- *Historia de bolsillo. 10 Suelos sobre Puerto Real*. Puerto Real, 2006.
- "Retazos de Historia local: Puerto Real antes de la Fundación (I)", en *Actas de las XII JHPR*. (celebradas en Puerto Real, abril-mayo de 2004, e.p.).

- Parodi Álvarez, M.J. y Camacho Moreno, M.
 “*Singilis amoenus*. La sal del Genil antiguo”, en *Actas del VII Congreso de Historia de Écija*. Écija 2006, T. I, pp. 91-110.
- Parodi Álvarez, M.J. e Izco Reina, M.J.
Puerto Real. Apuntes para su Historia. Noticias, datos, documentos y curiosidades sobre la Historia de Puerto Real. Sevilla, 2005.
- Parodi Álvarez, M.J.; García Vargas, E. e Izco Reina, M.J.
 - “El papel económico de los cursos acuáticos como vías de comunicación en la Hispania romana. Algunas notas”, en *Actas de los XVII EHASF. Historia y Economía*. San Fernando 2003, pp. 295-315.
 - “Notas sobre Producción y Comercio desde la Bahía de Cádiz en la transición de las Eras”, en *Actas de los XVI EHASF. Las industrias alfareras y conserveras fenicio-púnicas de la Bahía de Cádiz*. Córdoba-San Fernando 2004, pp. 289-307.
- Pemán Pemartín, C.,
 - *Memoria sobre la situación arqueológica de la provincia de Cádiz en 1940*. Ministerio de Educación Nacional. Dirección General de Bellas Artes. Comisaría General de Excavaciones Arqueológicas. Informes y Memorias N°1, 2ª. ed. Madrid, 1954.
 - “Alfares y embarcaderos romanos en la provincia de Cádiz”, en *Archivo Español de Arqueología* XXXII, 1959.
- Rickman, G.E.
 “Problems of transport and development of ports”, en A. Giovannini (ed.), *Nourrir la plèbe*. Kassel 1991, pp. 103-118.
- Rodríguez Díaz, A.
 - “Sobre la periferia turdetana y la configuración diversa de la Beturia prerromana. Célticos y túrdulos en el Guadiana Medio”, en *SPAL* 2, 1993, pp. 243-267.
 - “El valle medio del Guadiana, ‘Espacio de frontera’ en la Protohistoria del Suroeste (I)”, en *Saguntum* 27, 1994, pp. 107-124.
 - “El valle medio del Guadiana, ‘Espacio de frontera’ en la Protohistoria del Suroeste (II)”, en *Saguntum* 28, 1995, pp. 111-130.
- Roman, Y.
 “Auguste, l’ Ocean Atlantique et l’imperialisme romain”, en *Ktema* 8, 1983, pp. 261- 268.
- Schulten, A.
Geografía y Etnografía Antiguas de la Península Ibérica (II). Madrid, 1963.
- Sirks, B.
Food for Rome. The legal structure of the transportation and processing of supplies for the imperial distributions in Rome and Constantinople. Amsterdam, 1991.

- Soares Mantas, V.G.
“Comercio marítimo e Sociedade nos portos romanos de Tejo e do Sado”,
em *Ocupação Romana dos Estuários do Tejo e do Sado*. Lisboa, 1996, pp.
343-369.
- Traina, G.
La tecnica in Grecia e a Roma. Roma-Bari, 1994.

