

# καὶ ποταμοὶ πολλοὶ ῥέουσι ναυσίποροι

**Pepa Castillo Pascual\***

En estos términos se expresa el historiador alejandrino Apiano cuando, al comienzo de su relato sobre la conquista romana de Iberia, describe brevemente su geografía.<sup>1</sup> Sin embargo, como veremos más adelante, no es él quien nos proporciona más información sobre la navegabilidad de los ríos peninsulares.

Ya hace unos años que en calidad de Senior Fellow en el proyecto *The Excellence Cluster Topoi, Research Group B-1 (Routes - Water - Knowledge)*, iniciamos una nueva línea de investigación muy vinculada a nuestros trabajos sobre el modelo romano de ordenación del territorio, y centrada en el estudio conjunto de vías romanas y ríos navegables. A lo largo de toda esta trayectoria contamos siempre con el constante apoyo e inestimables consejos del profesor Urbano Espinosa, bajo cuya dirección habíamos dado ya nuestros primeros pasos en un tema tan amplio y complejo como es el de la ordenación del territorio en época romana. Gracias a él alcanzamos nuestras primeras metas en este ámbito, entre las que se encuentra la participación en el proyecto *The Excellence Cluster Topoi*, que tiene una de sus sedes en la Universidad Libre de Berlín. Por esa razón, nuestra contribución en este bien merecido homenaje va a girar en torno a esta nueva línea de investigación que llevamos desarrollando desde 2013 y que fue presentada y debatida en junio de 2016 en el Workshop “Nutzung und Umnutzung von Grundbesitz, Gebäuden und Infrastrukturen im römischen Imperium und

---

\*. Universidad de La Rioja. Correo electrónico: mariajose.castillo@unirioja.es

1. App. *Ib.* 1.

danach: historische, rechtshistorische und archäologische Perspektive”, bajo el título “Die spanischen Flüsse als Wasserwege seit der römischen Zeit bis zum Mittelalter: Quellen für das Studium ihrer Nutzung und Umnutzung”.<sup>2</sup>

Nuestro objetivo en esta ocasión es presentar qué otros criterios, al margen de la información que nos proporcionan las fuentes escritas, deberían ser tenidos en cuenta para determinar el uso de un río como vía de comunicación en la Hispania romana. Nos centraremos, en primer lugar, en la información que nos transmiten los autores grecolatinos, para después abordar qué otros aspectos podrían ayudar a aclarar los datos de las fuentes escritas, así como ampliar el repertorio de ríos navegables mencionados por las mismas.

## **1. La navegabilidad de los ríos peninsulares a partir de las fuentes escritas**

Autores como Estrabón, Plinio, Apiano o Avieno fueron los primeros que dieron testimonio de la navegación fluvial en la península ibérica. Gracias a ellos sabemos que en la vertiente atlántica eran navegables los ríos Miño, Duero, Vouga, Limia, Mondego, Tajo, Sado, Guadiana, Guadalquivir y los esteros y canales de la bahía de Cádiz; por el contrario, en la vertiente mediterránea solo el Ebro lo era. El resto de los cursos fluviales que no reunían las condiciones necesarias para ser navegables apenas son objeto de atención, así ocurre, como veremos, con los ríos de la cornisa cantábrica y con los del litoral mediterráneo, a excepción del ya mencionado Ebro.

Con respecto a los ríos del norte y noroeste, entre el golfo de Vizcaya y el Miño, las fuentes literarias mencionan unos veinticinco, sin dar más información que su nombre. Se trata de corrientes fluviales secundarias que, a causa de la orografía, se caracterizan por su breve y torrencial curso. Sin embargo, su desembocadura reunía las mejores condiciones para convertirse en excelentes fondeaderos del mar Cantábrico y el océano Atlántico, pieza fundamental para la navegación de cabotaje por unas aguas que distaban mucho de ser tranquilas. Esa sería la función de ciudades portuarias

---

2. <https://www.topoi.org/event/32713/>

como *Brigantium* (A Coruña) o *Vicus Augusti* (*Burbida*, Vigo), situadas junto a la desembocadura de sendos ríos.<sup>3</sup>

Mayor atención recibe el Miño (*Bainis/ Minius*), el cual, según Estrabón, era el mayor río de la Lusitania y navegable a lo largo de 800 estadios (150 km),<sup>4</sup> más o menos hasta su confluencia con el Sil, su principal afluente.<sup>5</sup> Este mismo autor también nos informa de que en su desembocadura había una isla con dos diques que servían de fondeaderos.<sup>6</sup> El resto de los autores proporciona muy poca información. Pomponio Mela, por ejemplo, da su nombre y lo sitúa entre el *Nebis* y el *Limia*;<sup>7</sup> Plinio, por su parte, dice que su desembocadura tiene una anchura de 4000 pasos (*ca.* 6 km).<sup>8</sup>

Al sur del Miño está el Limia, llamado por los romanos *Lethes*, pues lo confundían con el río Lete, el río del Olvido que se encontraba en el Hades. Esta confusión explica que en el año 138 a. C. Décimo Junio Bruto, cuando se dirigía hacia el noroeste peninsular, tuviese que cruzar el primero este río si quería que sus soldados le siguiesen, y desde la otra orilla llamarles uno a uno por su nombre, para así convencerles de que no eran ciertas las leyendas sobre la pérdida de memoria de todo aquel que se acercaba o lo cruzaba.<sup>9</sup> En Estrabón parece que el río Limia (*Limia*) o río del Olvido, era navegable, pues lo incluye dentro de ese conjunto de ríos que recorre la Lusitania desde el Levante y paralelos al Tajo, y que son en su mayoría navegables.<sup>10</sup> Sin embargo, el Limia está al norte del Duero, por lo tanto fuera de los límites de la Lusitania, y esto pondría en duda su navegabilidad a partir del testimonio de Estrabón.<sup>11</sup>

Más al sur era navegable el Duero, el río más importante de la Submeseta Norte, a cuya navegabilidad tan solo se refiere Estrabón. Por él sabemos que grandes navíos remontaban su curso a lo largo de casi 800 estadios (*ca.* 150 km),<sup>12</sup> distancia que sería desde la desembocadura hasta Miranda do Douro (Trás-os-Montes, Braganza), para unos, y hasta Barca d'Alva (Escalhão,

---

3. Sobre estos ríos, *vid.* Párodi Álvarez 2001, 227-232.

4. Str. 3.3.4.

5. García y Bellido 1944, 520.

6. *Ib.*

7. Mela 3.10.

8. Plin. *Nat.* 4.112.

9. Liv. *per.* 55.

10. Str. 3.3.4.

11. Al norte del Duero lo sitúan Mela (3.10), Plinio (*Nat.* 4.112/ 115) y Apiano (*Ib.* 72).

12. Str. 3.3.4.

Figueira de Castelo Rodrigo), para otros.<sup>13</sup> También nos informa sobre los territorios que atravesaba desde su nacimiento en la Celtiberia hasta su desembocadura en el Atlántico, “el mar occidental”.<sup>14</sup> Así, menciona el territorio de los vacceos, por una de cuyas ciudades fluye, *Acontia*, un enclave vacceo de emplazamiento desconocido;<sup>15</sup> que pasaba por Numancia y otros muchos asentamientos celtíberos, que no nombra;<sup>16</sup> por la vaccea *Serguncia* (Langa de Duero?);<sup>17</sup> y, por último, que la provincia romana de Lusitania se extendía hasta este río y su desembocadura.<sup>18</sup>

Para Plinio es uno de los más grandes ríos de Hispania, que “nace en el distrito de los pelendones, pasa cerca de Numancia y por el territorio de arévacos y vacceos, y separa vetones de astures, galaicos de lusitanos y, finalmente, los túrdulos de los bracarenses”,<sup>19</sup> pero no dice nada sobre su condición de río navegable.

Por su parte, la descripción que hace Apiano del cerco de Escipión a Numancia en el contexto de la Guerra Numantina (134-133 a. C.) prueba la navegación en su curso alto. Sin embargo, el historiador alejandrino también nos informa sobre la fuerte corriente del Duero en este punto, que impidió a Escipión atravesar el río y que, además, no dejaba de zarandear el artillero construido para bloquear la ayuda que los habitantes de Numancia podrían recibir por él.<sup>20</sup> Es evidente que la navegación en este punto sería ocasional, y en este caso originada por la necesidad imperiosa de prestar ayuda a los sitiados. Con todo, Apiano señala las ventajas del Duero para los numantinos, pues al pasar al pie de las murallas de su ciudad, los sitiados podían recibir por el río víveres y hombres.<sup>21</sup>

Por último, Ptolomeo remarca, al igual que Plinio, el carácter fronterizo de este río, sin hacer referencia alguna a su navegabilidad,<sup>22</sup> la cual, como ya

---

13. El primer límite ha sido propuesto por Roddaz (Roddaz 2007, 17) y el segundo por Parodi Álvarez y Sillières (Parodi Álvarez 2001, 191; Sillières 2007, 392), pero todos ellos están equivocados, ya que por razones orográficas navegar desde o hasta aquí era imposible (Castillo Pascual 2018).

14. Str. 3.4.12.

15. Str. 3.3.2.

16. Str. 3.3.4.

17. Str. 3.4.12. Tovar la identifica con la *Segontia Lanca* de Tolomeo (Ptol. 2.6.55), localizada en Langa de Duero (Soria) (Tovar 1989, 346).

18. Str. 3.4.20.

19. Plin. *Nat.* 4.112.

20. App. *Ib.* 91.

21. App. *Ib.* 91.

22. Ptol. 2.5.1.

hemos visto, tan solo es mencionada por Estrabón y Apiano, pero mientras que el primero la localiza en su curso bajo, a partir de la desembocadura, el segundo lo hace cerca de su nacimiento.

Entre el Duero y el Tajo estaban el Vouga (*Vacua/ Vagia*)<sup>23</sup> y el Mondego (*Mundas/ Munda*),<sup>24</sup> que eran, según Estrabón, navegables durante un corto trayecto.<sup>25</sup> Del Tajo (*Tagus*), que nace en la Celtiberia y la recorre,<sup>26</sup> para después “dar directamente a Occidente”,<sup>27</sup> Estrabón describe su desembocadura. Su anchura es de 20 estadios (*ca.* 4 km) y tiene una gran profundidad, y eso posibilitaba que fuese remontable por embarcaciones de una capacidad de diez mil ánforas (*ca.* 260 toneladas); además, las mareas inundaban su curso bajo y se formaban dos amplios esteros cuya extensión alcanzaba los 150 estadios (27,75 km) y río arriba una isla fluvial, a unos 500 estadios (92,5 km) del Atlántico, a la altura de la ciudad de Moron (Chões de Al pompé, São Vicente do Paul y Vale de Figueira, Santarém), en la confluencia del Tajo y el Alviela.<sup>28</sup> El Tajo, continua el amaniense, era remontable hasta allí por grandes barcos durante un largo tramo y después por barcas de río, en este caso más allá incluso de la isla fluvial.<sup>29</sup>

Al sur del Tajo, quizá el Sado fuese navegable hasta *Salacia*, es decir, unos 40 kilómetros hacia el interior,<sup>30</sup> además su desembocadura ofrecía un excelente fondeadero para la navegación de cabotaje romana.<sup>31</sup> Por último, eran navegables el Guadiana (*Anas*) y el Guadalquivir (*Baetis*), el primero durante un tramo más corto que el segundo, y por barcos de menor tonelaje.<sup>32</sup> Estrabón no especifica ni el número de estadios ni la capacidad en ánforas de los barcos, pero sí que nos informa sobre la existencia de una doble desembocadura.<sup>33</sup> Otros autores, como Pomponio Mela o Plinio, no son tampoco de gran ayuda para afirmar la discutida navegabilidad del

---

23. Con el nombre de *Vagia* aparece en Plinio (*Nat.* 4.113) y Ptolomeo (2.5.3).

24. Como *Aeminius* aparece en Plinio (*Nat.* 4.113).

25. Str. 3.3.4.

26. Str. 3.4.12.

27. Str. 3.1.6.

28. Str. 3.3.1. Sobre la ubicación de Moron, *vid.* Gómez Espelosín - Cruz Andreotti - García Quintela 2015<sup>2</sup>, 456-457.

29. *Ib.*

30. Str. 3.3.1. Se trata de un pasaje corrupto del texto y la restitución de *Salacia* es muy hipotética, a este respecto, *vid.* Gómez Espelosín - Cruz Andreotti - García Quintela 2015<sup>2</sup>, 219, not. 5.

31. Av. O. m. 187/ 199.

32. Str. 3.2.3.

33. Str. 3.1.9.

Guadiana.<sup>34</sup> En cualquier caso, será el Guadalquivir el río navegable por excelencia de la fachada atlántica, eso explica que las características de su navegabilidad sean mencionadas no sólo por Estrabón,<sup>35</sup> sino también por otros autores, como Mela,<sup>36</sup> Plinio,<sup>37</sup> Apiano<sup>38</sup> o Avieno.<sup>39</sup>

Estrabón menciona, en primer lugar, el recorrido que describe el Guadalquivir, el cual nace en “los mismos parajes que el Anas y el Tajo”, desde allí se dirige al oeste, para después girar hacia el sur y verter sus aguas también en el Atlántico,<sup>40</sup> en una doble desembocadura, como el Guadiana.<sup>41</sup> Más adelante recoge con detalle los rasgos de su navegabilidad, y así menciona que es navegable corriente arriba hasta *Corduba* (Córdoba), e incluso más lejos, es decir, unos 1200 estadios (*ca.* 222 km): hasta *Hispalis* (Sevilla), unos 500 estadios (*ca.* 92 km), en embarcaciones de gran tamaño; desde *Hispalis* hasta *Ilipa Magna* (Alcalá del Río), unos 20 km, en barcos más pequeños; y desde ahí hasta *Corduba* y más arriba en pequeños botes, “lanchas fluviales hechas hoy día con maderos ensamblados, pero que antiguamente se confeccionaban a partir de un solo tronco”,<sup>42</sup> eran las *lintres*.<sup>43</sup> A todo ello hay que sumar que las fuentes escritas también atestiguan la navegabilidad del *Singilis*, el Genil, uno de los afluentes del Guadalquivir, que según Plinio era navegable hasta *Astigi* (Écija), es decir, entre 40 y 50 km desde su confluencia con el Guadalquivir.

En el entorno del Estrecho de Gibraltar, las fuentes clásicas mencionan tan solo tres ríos, pero nada dicen sobre su condición de navegables, nos referimos al *Baelo*,<sup>44</sup> que bien podría ser el actual arroyo de las Villas;<sup>45</sup> y los ríos *Baesilus* y *Cilbus*, situados por Avieno entre Cádiz y el Cabo de Trafalgar, y que Schulten identifica con los ríos Barbate y Salado de Conil, res-

---

34. Pomponio Mela lo menciona como límite entre la Bética y la Lusitania (2.87; 3.6) y Plinio dice que unas veces se desborda en lagunas y otras fluye encajado entre desfiladeros (*Nat.* 3.6). Sobre la polémica en torno a la navegabilidad del Guadiana, *vid.* Párodi Álvarez 2014, 181-182.

35. *Str.* 3.2.3; 3.2.4; 3.2.5; 3.2.6.

36. Mela 2.96.

37. *Plin. Nat.* 3.10.

38. *App. Ib.* 65.

39. *Av. O. m.* 261-265/ 304-306.

40. *Str.* 3.1.6.

41. *Str.* 3.1.9.

42. *Str.* 3.2.3.

43. Sobre este tipo de embarcaciones, *vid.* Párodi Álvarez 2001, 30-31.

44. *Str.* 3.1.8.

45. Sobre su problemática identificación, *vid.* Párodi Álvarez 2001, 135-136.

pectivamente.<sup>46</sup> En cualquier caso, se trataba de cursos fluviales de escasa entidad si los comparamos, por ejemplo, con el Guadalquivir o el Guadiana, pero cuya desembocadura era muy apropiada para ser utilizada como fondeadero en la navegación de cabotaje del Estrecho.

También debe ser mencionada la navegabilidad en los esteros y canales de la bahía de Cádiz, que es descrita en detalle por Estrabón. El amaniense señala que gracias al impulso de las mareas, las condiciones para la navegación de barcos de diferente tamaño son en estos canales y esteros óptimas, ya que así se neutraliza la corriente río abajo; sin embargo, el impulso de la pleamar, también comporta peligros para las embarcaciones, tanto si descienden como si remontan el río.<sup>47</sup>

En cuanto a los ríos del litoral mediterráneo, los autores clásicos tan solo mencionan al Ebro como río navegable, y sobre los otros cursos fluviales apenas proporcionan información, aparte de su nombre y una vaga descripción, por eso en muchos casos es difícil su identificación.<sup>48</sup> Con estos ríos ocurre algo parecido a lo señalado para los de la cornisa cantábrica. Son corrientes fluviales que a veces fluyen torrencialmente, en ocasiones su caudal es escaso y estacional, y se caracterizan por sus crecidas, de manera que son muy poco apropiadas para la navegación fluvial. Sin embargo, su desembocadura era casi una prolongación del mar y eso les convertía en excelentes receptores de puertos.

Con respecto al Ebro, el primero que tuvo un buen conocimiento de la dirección, dimensiones y características de su valle fue el cónsul Catón, que en el año 195 a. C. llegó a la península ibérica y exploró los territorios del interior, afirmando que el Ebro era *magnus, pulcher y pisculentus*.<sup>49</sup> Nada dice sobre su navegabilidad, pero años más tarde César, al relatar la batalla que libró contra los pompeyanos cerca de *Ilerda* (Lleida), menciona que Lucio Afranio y Marco Petreyo habían ordenado requisar todas las embarcaciones que había en el Ebro y llevarlas a *Octogesa* (ca. Mequinenza), una ciudad situada junto al Ebro, a unos 50 km del campamento pompeyano.<sup>50</sup>

---

46. Av. O. m. 320. Schulten lo identificó con el actual río Barbate (Schulten 1963, 46).

47. Str. 3.2.4.

48. Para las referencias de estos ríos en las fuentes clásicas, *vid.* Párodi Álvarez 2001, 95-97 (costa catalana)/ 107-109 (costa levantina)/ 123-124 (costa mediterránea andaluza).

49. Cato *Orig.* 7 (*frag.* 110).

50. Caes. *BC*, 1.61.

Estrabón, por su parte, dice que el Ebro nace en el país de los cántabros y fluye hacia el sur entre el Pirineo y la Idúbeda (Sistema Ibérico) a lo largo de una extensa llanura, nutriéndose de los afluentes y de los cursos de agua que provienen de ambas cadenas montañosas, sin mencionar en ningún momento su condición de río navegable.<sup>51</sup> Llama la atención que el amanense, muy interesado en las vías de comunicación, ya que condicionaban el grado de “romanidad” de una región,<sup>52</sup> no haga ninguna mención a la navegabilidad del Ebro. Por otra parte, no solo describe la península ibérica en términos de Barbarie-Civilización, sino también en términos económicos, de ahí la importancia que en su relato tienen los ríos peninsulares, de los que, como ya hemos visto, menciona la longitud de su curso navegable y la capacidad de los barcos que navegaban por ellos. Con todo, el Ebro, único río peninsular de grandes dimensiones que desemboca en el Mediterráneo, el centro del comercio y de la civilización, queda al margen de los otros grandes ríos peninsulares navegables. La razón que podría explicar esta omisión quizá haya que buscarla en la fuente principal del libro tercero de su *Geografía*, nos referimos a Posidonio de Apamea, que aunque estuvo en la península ibérica en torno al año 95 a. C., no tuvo conocimiento directo ni del río Ebro ni del territorio que bañaba.<sup>53</sup>

Pomponio Mela, por su parte, tan solo señala el abundante caudal del curso inferior de este río, al que llama “el ingente *Hiberus* que baña *Dertosa*”.<sup>54</sup> La primera mención a la navegabilidad del río la encontramos en Plinio, quien afirma que el Ebro es rico por su comercio fluvial y que es navegable desde el *oppidum Vareia* (Varea, Logroño) durante un trayecto de 260 pasos (ca. 385 km).<sup>55</sup> Según Avieno, que llama al Ebro *oleum flumen*,<sup>56</sup> ciertos navegantes extranjeros solían remontar el curso del río para comerciar con las gentes de la ribera, a las que compraban productos agrícolas. Estos navegantes serían los focesos, por lo tanto esta noticia sería del s. IV a. C. o anterior.<sup>57</sup> Por último, el poeta Claudiano llama al Ebro *dives Hiberus*,

---

51. Str. 3.3.8; 3.4.6; 3.4.10.

52. Según Estrabón, el aislamiento explica la rudeza y salvajismo de los cántabros (Str. 3.3.8). Sobre el concepto de barbarie en Estrabón, *vid.* Thollard, 1987.

53. En este viaje Posidonio recorrió la costa mediterránea, visitó la Turdetania y remontó un tramo del Guadalquivir.

54. Mela 2.90-92.

55. Plin. *Nat.* 3.3.14.

56. Av. *O. m.* 505.

57. Av. *O. m.* 503.



un apelativo que se puede relacionar con la inscripción *Flumen Hiberus* que figuraba sobre el pedestal de una estatua, junto a lo podría ser el pie derecho de una representación del río Ebro como divinidad fluvial.<sup>58</sup> Ambos testimonios prueban que el Ebro, al igual que el Tíber o el Nilo, era visto como un dios benéfico que con su abundante caudal proporcionaba vida y sustento a la región, y por esa razón sería objeto de culto.

Es evidente que en relación con la navegabilidad de los ríos peninsulares las fuentes clásicas son, en muchos casos, parcas en detalles y no muy claras. Por otra parte, el que la información proporcionada por unos autores no encuentre su reflejo en la de otros, complica todavía más el panorama de determinar qué ríos eran navegables y bajo qué condiciones. Es por eso que se hace necesario tener en cuenta otra serie de criterios y a ellos nos vamos a referir a continuación.

## 2. Criterios básicos para determinar la navegación interior

A partir de nuestras investigaciones sobre el Ebro y del Duero hemos podido determinar una serie de criterios básicos para valorar el papel económico de los ríos como vías de comunicación, veamos a continuación cuáles son.

En primer lugar, es necesario aclarar que partimos de las siguientes premisas: primera, que las condiciones de navegabilidad de los ríos peninsulares eran mucho mejores en la antigüedad que hoy en día; segunda, que no todos los ríos peninsulares estaban a la par en su función de “camino que andaban”; tercera, que el transporte fluvial ofrecía mejores ventajas que el terrestre, como transportar más carga de una forma más rápida, segura y económica; cuarta, que los ríos, a falta de una red de comunicación terrestre, fueron las primeras vías de penetración utilizadas por Roma para poner en práctica su política de conquista y explotación económica en los territorios hispanos; y quinta, que en algunos casos, como el del Ebro, podemos hablar de la implantación de un modelo fluvial de ordenación territorial que condicionaría la ubicación de los principales núcleos de población, el trazado de las calzadas e, incluso, la propia demarcación de los *conventus*.<sup>59</sup>

---

58. *CIL* II, 4075, 972 (*Tarraco*, Tarragona).

59. Sobre la relación entre vía y tramo navegable en el caso del Ebro, *vid.* Castillo Pascual 2016; y entre navegabilidad y límites del *conventus caesaragustanus*, *vid.* Castillo Pascual 2014, 135-137.

El primer criterio a tener en cuenta es la función desempeñada por ciudades o núcleos de población ubicados junto a cursos fluviales. En el caso de que el río fuese navegable, estas ciudades, que podríamos definir como “ciudades fluviales”, o bien eran centros administrativos, o bien centros de distribución de mercancías, o bien ambas cosas. Es decir, que cuando el río era un “camino que andaba” encontramos en sus orillas importantes centros de población que eran puertos fluviales y, en algunos casos, capitales de *conventus*. Estos enclaves eran piezas importantes de un modelo fluvial de ordenación territorial, en el que el río fijaba su ubicación y cuya finalidad era el control económico de una región. Este control significaba la distribución desde estos puntos de productos procedentes de otras provincias del Imperio, pero también la recepción aquí de productos del interior de la región, y todo ello a través del río y de las calzadas, las cuales o bien corrían junto al río o desde el río penetraban hacia el interior, hacía aquellos centros de producción que estaban alejados de la corriente fluvial.<sup>60</sup>

En el Guadalquivir, un claro ejemplo de “ciudad fluvial” fue *Hispalis* (Sevilla), capital del *conventus Hispalensis* y uno de los puertos más importantes de este río, al que debido a la acción de las mareas podían llegar grandes navíos mercantes, por eso era puerto fluvial y puerto marítimo, y, en consecuencia, un centro distribuidor de mercancías dentro de la Bética e Hispania.<sup>61</sup> En el caso del Ebro, este papel lo desempeñó primero *Celsa* (Velilla de Ebro), colonia fundada en el año 44 a. C. en la orilla izquierda y junto al único paso que había para cruzarlo, por eso se convirtió en el centro administrativo del valle del Ebro y de distribución de las mercancías que eran transportadas por el río, como lo prueban los hallazgos de ánforas.<sup>62</sup> También por su situación Agripa ubicó allí en 19 a. C. la ceca imperial que acuñaba moneda de oro y de plata para pagar a las tropas, el traslado de las legiones a Germania, la infraestructura viaria del nordeste, así como el programa urbanístico de una nueva colonia, *Caesaraugusta* (Zaragoza). Fue esta nueva colonia, fundada en los años 14 - 13 a. C., la que sustituyó a *Celsa* en su papel de centro distribuidor, pues una vez conquistada y pacificada la península ibérica, *Caesaraugusta* ocupaba una posición mucho más céntrica para el control del medio Ebro, acceder a la Meseta a través de los valles del

---

60. Para un estudio acerca de la interconexión del Guadalquivir y sus afluentes con las vías terrestres, *vid.* Melchor Gil 2008 - 2009.

61. Melchor Gil 2008 - 2009, 170-171.

62. Sobre hallazgos de ánforas vinarias en *Celsa*, *vid.* Beltrán Lloris 1982; 1987; 2008.

Huerva y del Jalón, a los territorios del norte del Ebro, a las Galias a través del Gállego y a las regiones del alto Ebro y al *Mar Externum*. El nuevo puerto fluvial en el Ebro se dispuso entonces en *Caesaragusta*, que se convirtió al mismo tiempo en la capital del *conventus Caesaragustanus*.<sup>63</sup>

Sin embargo, no ocurre lo mismo en el caso del Duero. La ubicación de *Clunia* (Peñalba de Castro), capital del *conventus Cluniensis*, a ca. 25 km del Duero nos permite afirmar que este río no tuvo la importancia estratégica y económica del Ebro o del Guadalquivir, y más si tenemos en cuenta que la Meseta Norte no fue una región de colonización romana, como los valles de los mencionados ríos.

Un segundo criterio que, desde nuestro punto de vista, nos ayudaría a determinar si el curso de un río o un tramo del mismo reunía las condiciones necesarias para ser navegable es la relación entre río y calzada. Esta combinación era de gran ayuda para la navegación fluvial, porque en determinadas épocas del año las condiciones climatológicas dificultaban, e incluso hacían imposible, el transporte por río, sobre todo aguas arriba, como durante los meses por la sequía estival o durante las riadas invernales. De esta manera, los ríos navegables, o mejor dicho, los tramos de su curso que lo eran, influyeron no solo en la ubicación de los principales centros de población, como hemos visto antes, sino también en el trazado de los grandes *itineraria*, porque su condición de navegables les convertía en los ejes principales de la ordenación territorial.

Esta interconexión entre transporte fluvial y terrestre es muy evidente en el caso del Ebro, ya estudiado por nosotros.<sup>64</sup> Las vías *de Italia in Hispanias* y *ab Asturica Terracone*<sup>65</sup>, que, en realidad, conformaban una única vía que recorría el valle del Ebro de este a oeste,<sup>66</sup> fueron trazadas a partir de la navegabilidad del Ebro. Esta calzada corría junto al Ebro desde las cercanías de *Celsa* hasta *Vareia*, el único tramo de río que era navegable.

Como ya demostramos en su momento, a unos cinco kilómetros río abajo de *Celsa* comienza la sucesión de meandros estables por el que el Ebro fluye encajonado hasta Mequinenza a lo largo de unos 138 km. Las características de este canal meandriforme, más la distancia que había que recorrer en este tramo, hacía poco rentable el transporte fluvial a partir de *Celsa*. Al

---

63. En relación con el puerto de *Caesaragusta*, *vid.* Aguarod Otal - Erice Lacabe 2003.

64. Castillo Pascual 2016.

65. Son las vías 1 y 32 del *Itinerario Antonino*, respectivamente (*It. Ant.* 387.4-395.4/ 448.2-452.5).

66. Sobre su duplicidad o no, *vid.* Roldán Hervás 1975, 38-43/ 95-96; Magallón Botaya 1987, 60-66.

mismo tiempo, la orografía del terreno y el hecho de que entre Mequinenza y Fayón comenzasen las primeras estribaciones de las Cordilleras Costeras Catalanas, dificultaba el trazado de una calzada junto al Ebro, y hacía más practicable el eje *Tarraco* (Tarragona) - *Ilerda* (Lleida) - *Celsa*. Por otra parte, a partir de *Vareia* el Ebro ya no era navegable, y en este punto la calzada se apartaba del río para dirigirse hacia *Tritium* (Tricio), un importante centro alfarero desde sus orígenes berones. De esta manera, el recorrido de la vía estaba determinado por la navegabilidad del Ebro, el cual, según Plinio, “era navegable desde el *oppidum Vareia* durante un trayecto de 260.000 pasos”,<sup>67</sup> unos 385 km, cifra que se aproxima mucho a los 346 km que hoy tiene el río desde Logroño hasta el comienzo de los meandros encajados y el puente de piedra del que habla Estrabón.<sup>68</sup>

En el caso del Duero, la conexión entre vía y río es muy clara en el tramo de río entre Aranda de Duero y Zamora, con una pequeña interrupción a la altura de la desembocadura del Pisuega. Las vías que recorren el río a lo largo de este trayecto son las vías *ab Asturica per Cantabria Caesaragusta*, *ab Asturica Caesaragustam* y *ab Emerita Caesaragustam*:<sup>69</sup> la primera desde la *mansio Pintia* (Padilla de Duero - Pesquera de Duero) hasta Aranda de Duero, punto a partir del cual se alejaba del río para llegar a *Clunia*; la segunda y la tercera desde *Ocelum Duri* (Zamora) hasta *Septimanca* (Simancas). Lamentablemente, las fuentes clásicas nada dicen de la navegación fluvial en este trayecto, y a día de hoy la arqueología tampoco es de gran ayuda. Tan solo la relación río - calzada y las características orográficas de su curso, que veremos más adelante, apoyarían la navegabilidad a lo largo de este tramo, una conjetura que bien merece un estudio más profundo.<sup>70</sup>

El tercer criterio a considerar son los hallazgos arqueológicos, entre los que destacamos tan solo los hallazgos de ánforas, la localización de alfares y *villae*, y, aunque suene extraño, la no existencia de puentes. En el caso del Ebro, los hallazgos de ánforas vinarias en puntos destacados de su curso navegable, como en *Celsa*, *Caesaraugusta* o *Calagurris* (Calahorra), y también en el interior, en yacimientos de las provincias de Huesca, Navarra, Álava, Guipúzcoa o Cantabria, deja muy claro que los barcos depositaban

---

67. Plin. *Nat.* 3.3.21.

68. Str. 3.4.10. Para un desarrollo más amplio de este argumento, *vid.* Castillo Pascual 2016, 51-53/ 62-63.

69. Son las vías 27, 26 y 24 del *Itinerario Antonino*, respectivamente (*It. Ant.* 439.15-443.2/ 439.5-14/ 433.1-438.1).

70. En relación con la navegabilidad del Duero, *vid.* Castillo Pascual 2018.

sus mercancías en los puertos fluviales del Ebro, allí la mercancía se cargaba en carros o en animales de tiro y por vía terrestre llegaría a su destino. Se trataba de una combinación de vía fluvial con barcos de poco calado y de calzadas o caminos, en la que ánforas pequeñas, de cuerpo ovoide y fondo plano, como la Oberaden 74 y la Dressel 28, serían muy apropiadas.<sup>71</sup>

Tampoco debemos dejar a un lado la localización de alfares o de *villae* junto a un río, ya que el lugar elegido para su ubicación bien podría estar relacionado con la navegabilidad del río en este tramo. Un curso fluvial a través del cual los propietarios podían exportar sus productos de una forma más segura, rápida y económica, y, por supuesto, conseguir las mercancías necesarias, resultaba muy ventajoso, como indican los agrónomos latinos Varrón y Columela.<sup>72</sup>

Asimismo, constatar la no existencia de un puente para cruzar el río también puede considerarse un indicador sobre su condición de vía navegable. En relación con el Ebro, Estrabón menciona un puente a la altura de *Vareia* y otro en *Celsa*, curiosamente en los dos enclaves que acotan el tramo navegable de este río, como hemos visto antes.<sup>73</sup> En el caso del Guadalquivir, el primer puente sobre este río se encontraba a la altura de *Corduba*, y no de *Hispalis*, es decir, en el límite a partir del cual ya no era posible una navegación estable y fluida.<sup>74</sup> En lo referente al Duero, la toponimia y unos restos que se encuentran frente a las Aceñas de Olivares,<sup>75</sup> apuntan a que pudo existir un puente romano en Zamora, antigua *Ocelum Duri* y punto a partir del cual el Duero, por razones orográficas, ya no podía ser navegable.

En cuarto lugar, es muy importante considerar la orografía de la cuenca a lo largo de todo su recorrido, ya que influye en las características de la corriente fluvial y, por lo tanto, en las condiciones de navegabilidad de la misma. Hay que tener en cuenta que el mayor aprovechamiento de los recursos hídricos, la ocupación de la llanura de inundación, las presas, los canales de desvío, la deforestación, etc. han supuesto profundos cambios para los ríos, de manera que su cauce en la antigüedad era, sin duda alguna,

---

71. Sobre el testimonio de ánforas en relación con la navegación fluvial en el Ebro, *vid.* Castillo Pascual 2014, 131-135.

72. Var. R. r. 1.16.6; Cat. Agr. 1.3.

73. Str. 3.4.12/ 3.4.10. El de *Vareia* no se ha localizado, pero restos del de *Celsa* se han hallado a cinco kilómetros aguas abajo de la colonia, poco antes del inicio del tramo de meandros. Sobre este puente, *vid.* Beltrán Lloris - Mostalac Carrillo - Lasheras Corruçhaga 1984, 40.

74. Parodi Álvarez 2001, 46 y 168.

75. González Matellán 2009, 11-12.

más ancho y profundo, y su caudal más abundante y regular. Es decir, que la Hispania romana disfrutó de unas mejores condiciones de navegabilidad. Veamos, por ejemplo, los casos del Ebro y del Duero.

En cuanto al Ebro, la navegabilidad no sería rentable, pero sí posible, a partir de La Zaida, unos cinco kilómetros río abajo de *Celsa*, porque en este punto comenzaba un canal de meandros muy estable, que se prolongaba hasta Mequinenza a lo largo de *ca.* 138 km. Después de este tramo de meandros, entre Mequinenza y Fayón, comenzaban las estribaciones de la Cordillera Costero-Catalana, de manera que el desnivel en esta zona dificultaría la navegación fluvial, así como el trazado de una calzada.<sup>76</sup> Por otra parte, el límite de navegación río arriba era, según testimonio de Plinio, *Vareia*, y tal afirmación se explica porque a partir de este punto comenzaba el desnivel a causa de la cercanía de los Montes Obarenes y la Sierra de Cantabria, que hacían ya impracticable la navegación a partir de las Conchas de Haro. De manera que el Ebro era navegable a lo largo de 346 km, una distancia que se acerca bastante a la propuesta por Plinio, 385 km, y este no es el caso de la distancia desde *Vareia* hasta la desembocadura, 606 km.<sup>77</sup>

Con respecto al Duero, la orografía determina tan solo dos tramos en los que la navegación fluvial es posible: entre Aranda de Duero y Zamora, y entre Pocinho y la desembocadura. El primer tramo se caracteriza por su horizontalidad, su escasa pendiente (*ca.* 2 m/ km) y el aumento del caudal.<sup>78</sup> En el segundo tramo, el valle se ensancha a partir de Pocinho y fluye con una leve corriente hasta su desembocadura en Oporto.<sup>79</sup> Curiosamente, se trata de dos zonas conocidas por sus vinos, Ribera del Duero y vino de Oporto.

El consumo de vino en el Duero medio está atestiguada desde la antigüedad, así lo prueban los hallazgos de copas en la necrópolis de Las Ruedas de *Pintia* (Padilla de Duero, Peñafiel), que proporcionan una cronología del s. IV a. C.; y su producción probablemente tuvo lugar desde el s. II a. C.<sup>80</sup> Sin embargo, por el momento no hay evidencias arqueológicas que demues-

---

76. Es uno de los argumentos para apoyar la afirmación de que el Ebro no era utilizado en época romana como vía navegable a partir de *Celsa*, *vid.* Castillo Pascual 2016, 52.

77. La diferencia de 39 km, en el primer caso, en un tramo de río caracterizado por sus meandros libres no es, en absoluto, un obstáculo para nuestra hipótesis; más difícil de explicar sería una diferencia de 221 km, si prolongamos la navegabilidad hasta la desembocadura.

78. En el tramo meseteño el Duero recibe las aguas de sus tributarios más importantes (Duratón, Cega, Pisuerga, Eresma, Adaja, Valderaduey y Esla).

79. Sobre la orografía de la cuenca del Duero, *vid.* Bellido Blanco 2005.

80. Romero Carnicero - Sanz Mínguez - Górriz Gañán 2009, 248-250.

tren el transporte del vino a través del río, que bien se pudo realizar, por ejemplo, en odres. Si esto hubiese sido así, es muy posible que los receptores principales de este producto fuesen los campamentos militares del noroeste peninsular, de manera que el vino podría haber sido transportado por el Duero hasta Zamora (*mansio Ocelum Duri*) y desde allí por la calzada que se dirigía a *Asturica Augusta*, la vía 26 del *Itinerario Antonino*. Esperemos que en un futuro la arqueología pueda proporcionar más información en este sentido.

Por último, a la hora de determinar el uso de un río como vía de comunicación, no estaría de más recabar la información que al respecto nos puede proporcionar la documentación medieval. A pesar de ser un criterio que no hemos tenido en cuenta en nuestros estudios sobre el Ebro y el Duero, sí que hemos comprobado lo útil que puede llegar a ser. En el caso del Ebro sabemos, por ejemplo, que en el año 859 fue remontado hasta Tudela por embarcaciones vikingas de poco calado, las cuales continuaron por el Arga y llegaron a Pamplona, donde saquearon la ciudad y secuestraron al rey navarro García Íñiguez; también tenemos constancia de que en el contexto de la batalla de Roncesvalles (a. 778), las huestes sarracenas remontaron el río hasta Zaragoza.<sup>81</sup> Por otra parte, a partir del s. XII el Ebro fue para el reino de Aragón una de sus vías comerciales más importantes, como lo demuestra la exportación de lana, aceite y trigo a ciudades como Barcelona; o el interés de las Cortes Aragonesas por mejorar la conexión fluvial entre Zaragoza y el Mediterráneo.<sup>82</sup> Parece ser, por lo tanto, que en la Edad Media el canal de sinuosos meandros no supuso un obstáculo para el uso del Ebro como “camino que andaba”.

Es evidente que la información que los autores antiguos nos proporcionan sobre la navegación fluvial en la península ibérica es incompleta y sesgada, pero es un punto de partida que debe ser tenido en cuenta a la hora de establecer si un curso fluvial fue realmente una arteria económica en el territorio por el que fluía. En el caso del Guadalquivir no hay ninguna duda al respecto, lo mismo podríamos decir del Ebro, pero ¿qué ocurría con el resto de los ríos peninsulares, mencionados o no como tales por Estrabón o Plinio, por ejemplo? La arqueología tiene todavía mucho que decir en este

---

81. *Cantar de Roldán* CXCI.2640-2645; CXCVI.2730.

82. Mínguez Morales 2008, 178-179.

sentido, pero mientras tanto podemos acercarnos a esta cuestión a partir de la relación río - calzada, río - núcleo de población u orografía de la cuenca. Proponemos, en definitiva, un estudio global que debe ir más allá de las fuentes tradicionales y partir de un hecho evidente, que aunque en España hoy vivimos de espaldas al río, eso no fue siempre así. Los ríos fueron fronteras, pero también importantes vías de comunicación, seguras, rápidas y económicas; en definitiva, y parafraseando a Blaise Pascal, eran “camino que andaban”.



## Bibliografía

AGUAROD OTAL, M.<sup>a</sup> C. - ERICE LACABE, R. 2003. “El puerto de Caesaraugusta”, en: G. Pascual Berlanga - J. Pérez Ballester (eds.), *Puertos fluviales antiguos: ciudad, desarrollo e infraestructuras*, València: Universitat de València, 143-155.

BELLIDO BLANCO, S. 2005. *El río Duero. Influencia del entorno natural en la conformación del paisaje humanizado. Un análisis geográfico arquitectónico*, Valladolid: Junta de Castilla y León.

BELTRÁN LLORIS, M. 1982. “El comercio vinario tarraconense en el valle del Ebro: bases para su conocimiento”, en: *En homenaje a Conchita Fernández Chicarro*, Madrid: Ministerio de Cultura, 319-330.

BELTRÁN LLORIS, M. 1987. “El comercio del vino antiguo en el valle del Ebro”, en: *El vi a l'antiguitat. Economia, producció i comerç al Mediterrani occidental. I Colloqui d'arqueologia romana (Badalona, 1985)*, Badalona: Museu de Badalona, 51-74.

BELTRÁN LLORIS, M. 2008. “Las ánforas tarraconenses en el valle del Ebro y la parte occidental de la provincia tarraconense”, en: A. López Mullor - X. Aquilué Abadías (coords), *La producció i el comerç de les àmfores de la 'Província Hispania Tarracoensis': Homenatge a Ricard Pascual i Guasch, Actes de les jornades d'estudi celebrades al Palau Marc de la Generalitat de Catalunya els dies 17 i 18 de novembre de 2005*, Barcelona: Museu d'Arqueologia de Catalunya, 271-318.

BELTRÁN LLORIS, M. - MOSTALAC CARRILLO, A. - LASHERAS CORRUCHAGA, J. A. 1984. *Colonia Victrix Iulia Lepida-Celsa (Velilla de Ebro, Zaragoza). Vol. I: La arquitectura de la Casa de los delfines*, Zaragoza: Museo de Zaragoza.

CASTILLO PASCUAL, P. 2004. “The Navigability of the River Ebro: A Reason for Roman Territorial Planning in the Ebro Valley”, *eTopoi. Journal for Ancient Studies* 3, 129-152.

CASTILLO PASCUAL, P. 2016. “Ríos y calzadas en el valle del Ebro: La influencia de la navegación en el trazado de las vías”, en: I. Czeguhn et al. (Hrsg.), *Wasser - Wege - Wissen auf der iberischen Halbinsel. Vom Römischen Imperium bis zur islamischen Herrschaft*, Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 47-72.

CASTILLO PASCUAL, P. 2018. “Itinera hispana y ríos navegables: el caso del Duero”, en: I. Czeguhn et al. (Hrsg.), *Wasser - Wege auf der iberischen Halbinsel, Eine Annäherung an das Studium der Wasserkultur von der römischen Antike bis zur islamischen Zeit*, Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 31-50.

GARCÍA Y BELLIDO, A. 1944. “La Navegación ibérica en la Antigüedad, según los textos clásicos y la arqueología”, *Estudios Geográficos* 16, 511-560.

- GÓMEZ ESPELOSÍN, J. - CRUZ ANDREOTTI, G. - GARCÍA QUINTELA, M. V. 2015<sup>2</sup>. *Estrabón. Geografía de Iberia*, Madrid: Alianza Editorial.
- GONZÁLEZ MATELLÁN, J. M. 2009. “Ocelo Duri, el desencuentro entre historiadores y filólogos”, *El Nuevo Miliario* 8, 10-15.
- MAGALLÓN BOTAYA, M.<sup>3</sup> Á. 1987. *La red viaria romana en Aragón*, Zaragoza: Diputación General de Aragón.
- MELCHOR GIL, E. 2008 - 2009. “El *Baetis* y la organización viaria del sur peninsular”, *Anas* 21-22, 163-191.
- MÍNGUEZ MORALES, J. A. 2008. “Puertos fluviales y navegación histórica”, en: P. Bernad Esteban (coord.), *La cultura del agua en Aragón: Usos tradicionales*, Zaragoza: Rolde de Estudios Aragoneses, 168-181.
- PARODI ÁLVAREZ, M. J. 2001. *Ríos y lagunas de Hispania como vías de comunicación. La navegación interior en la Hispania romana*, Sevilla: Gráficas Sol.
- PARODI ÁLVAREZ, M. J. 2014. “Los Ríos Occidentales de la Hispania romana en las fuentes clásicas. Una aproximación”: *Revista Onoba* 2, 179-189.
- RODDAZ, J.-M. 2007. “Le Douro: ligne de frontière ou lieu de contact”, en: M. Navarro Caballero - J. J. Palao Vicente (coords.), *Villes et territoires dans le bassin du Douro à l'époque romaine*, Bordeaux: De Boccard, 15-25.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M. 1975. *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Valladolid: Universidad de Valladolid.
- ROMERO CARNICERO, F. - SANZ MÍNGUEZ, C. - GÓRRIZ GAÑÁN, C. 2009. “El vino entre las élites vacceas. De los más antiguos testimonios a la consolidación de su consumo”, en: C. Sanz Mínguez - F. Romero Carnicero (eds.), *El vino y el banquete en la Europa prerromana*, Valladolid: Universidad de Valladolid, 225-251.
- SCHULTEN, A. 1963. *Geografía y Etnografía antiguas de la Península Ibérica*, Madrid: CSIC.
- SILLIÈRES, P. 2007. “Les communications routières et fluviales en Hispanie: l'exemple de l'axe Èbre-Douro”, en: M. Navarro Caballero - J. J. Palao Vicente (coords.), *Villes et territoires dans le bassin du Douro à l'époque romaine*, Bordeaux: De Boccard, 27-43.
- THOLLARD, P. 1987. *Barbarie et civilisation chez Strabon. Étude critique des livres III et IV de la Géographie*, Paris: Les Belles Lettres.
- TOVAR, A. 1989. *Iberische Landeskunde. Die Völker und die Städte des antiken Hispanien*, Baden-Baden: Valentin Koerner.