

# EL TRAMO MARÍTIMO DE LA VÍA 20 DEL ITINERARIO DE ANTONINO

Por Benito SÁEZ TABOADA

*¿Mar desde el huerto;  
huerto desde el mar?  
¿Ir con el que pasa cantado,  
oírlo, desde lejos, cantar?*

Juan Ramón Jiménez

*A mi esposa Araceli*

**Abstract:** In the present article, we want to emphasize the importance of the fluvial and maritime navigation during the roman age. And how the physical conditions of the Galician Rías (Spain) built mainly maritime, as the *Bracara – Gladimiro* stretch of the 20 road of Itinerario Antonino shows.

**Key words:** Roman roads. Fluvial and maritime paths. Maritime traffic.

La popular frase de que todos los caminos conducen a Roma nos pone en contacto no solo con la importancia que tuvieron las comunicaciones durante el desarrollo y consolidación del Imperio sino también con el poder mismo de la *Urbs*, punto central de la administración de los territorios conquistados.

De este modo el estudio y conocimiento de las rutas, es decir su origen y posterior expansión es una de las bases a partir de la cual podremos comprender los aspectos estratégicos, políticos, económicos, sociales, etc. que provocaron la ocupación y anexión de las futuras provincias romanas, así como las posteriores relaciones surgidas a través de estas redes. No cabe duda que las calzadas actuaron como uno de los principales medios de romanización, pues a través de ellas se potenciaron las relaciones humanas a la par que se cumplían los objetivos marcados por Roma.

Con una extensión de 85.000 km. se expandieron desde el muro de Adriano hasta el Golfo Pérsico, de España al Cáucaso y desde el desierto de Libia hasta las sombrías profundidades de la Selva Negra en Alemania (V.W. von HAGEN, 1978: 18), lo que facilitaba el contacto de Roma con sus provincias y entre las distintas urbes. Aunque durante la conquista posibilitaron el avance del ejército (R. CHEVALIER, 1972: 8) y algunas de ellas mantuvieron su función militar, una vez instaurada la *pax romana* formaron parte de la administración imperial.

Pero dentro de este complejo mundo de las comunicaciones es menester destacar la importancia que tuvieron las rutas marítimas y fluviales durante la

conquista, pacificación y posterior explotación de las nuevas áreas incorporadas. Los navíos romanos en sus desplazamientos con tropas bien pertrechadas y abastecidas agilizaron las operaciones militares, relevo y avituallamiento (R. CHEVALIER, 1988: 84-85), con lo que aceleraron el desarrollo de los acontecimientos. Desde el punto de vista económico, este exclusivo tipo de transporte caracterizado principalmente por la rapidez (G. CHIC, 1981: 228-229), seguridad para el material cerámico (G. CHIC, 1990: 13) y amplio volumen de carga (J. ROUGÉ, 1975: 87; R. CHEVALIER, 1988: 105), que abarataba el coste de la mercancía y lo hacía más rentable que el terrestre (A. DEMAN, 1987: 81; J. KUNOW, 1980: 23; G. CHIC, 1990: 14 y 19 nota 32), facilitó el intercambio de productos por el Mediterráneo y parte del Atlántico. Tal es el caso de las actividades comerciales micénicas en el Mediterráneo Central (L. VENETTI, 1982; HARDING, 1984), los centros fenicios del *Mare Nostrum* (M.E. AUBET, 1987), costa noroccidental africana (F. LÓPEZ PARDO, 1996: 251-258) e incluso las relaciones con el mundo atlántico a través del comercio del estaño (M. RUÍZ-GÁLVEZ PRIEGO, 1986: 9-42; J. ALVAR EZQUERRA, 1987).

En este sentido Finley considera que «los individuos no podían transportar mercancías voluminosas por tierra como actividad normal; ni siquiera podían hacerlo más que las comunidades más ricas y poderosas. La mayor parte de los artículos de primera necesidad son voluminosos y así no era prudente que los poblados excedieran en consumo la producción alimenticia de su *hinterland* inmediato, a menos que tuviesen acceso directo a las vías de agua. Ni siquiera las famosas carreteras romanas, construidas por razones militares y políticas, no comerciales, representaban una diferencia considerable, pues los medios de tracción seguían siendo los mismos. Fueron los muchos ríos de la Galia, no sus caminos, los que provocaron el comentario de los escritores romanos y facilitaron el desarrollo de las ciudades del interior». Y continúa que «el transporte por agua y especialmente el transporte marítimo, creó posibilidades radicalmente nuevas para el poblado de la antigüedad. En primer lugar, las importaciones de alimentos y otros artículos pesados hicieron posible un aumento considerable de la población, ya no contenida por el factor limitador de la producción agrícola local, y una mejora de la calidad de vida mediante una mayor variedad de bienes y una mayor abundancia de la fuerza de trabajo esclava para las labores tanto productivas como domésticas» (M.I. FINLEY, 1975: 178, 180-181).

Esto no quiere decir que existiera una rivalidad entre las vías terrestres y acuáticas sino todo lo contrario, dado que la viabilidad de una ruta estaba en función de los medios de transporte más apropiados para su cometido, el romano no tuvo ningún inconveniente en plantear itinerarios mixtos. De esta manera conseguía una doble finalidad, enviar alimentos, minerales, productos de lujo, etc. alejados de los puntos de embarque con destino a Roma ó a sus provincias, y viceversa, recibir artículos de primera necesidad y lujo para la población o avituallamiento de las tropas en los lugares más apartados del Imperio. Por consiguiente algunas calzadas se trazaron teniendo como base la situación de los puertos marítimos y

fluviales<sup>1</sup>, y aunque parte de ellos no ofrecían las mejores condiciones de uso y seguridad, podían ser reformados para corregir sus inconvenientes<sup>2</sup>; sin embargo era más económico y factible variar el trayecto de una ruta que acondicionar un enclave natural para actividades portuarias.

La evolución de los puertos llevó consigo la formación de núcleos urbanos con una población próspera, beneficiada por el trasiego de viajeros y mercancías, pesca, comercio, etc.

Fue de tal importancia el transporte marítimo a lo largo del Imperio que a pesar de establecer la administración romana un tiempo para la navegación que comprendía una fase de *mare clausum* (12 de noviembre a 10 de marzo) y otra de «mar abierto» (27 de mayo a 14 de septiembre) con un período de inseguridad (10 de marzo a 27 de mayo y 14 de septiembre a 11 de noviembre) (R. CHEVALIER, 1988: 119), que el mismo emperador Claudio intentó animar a los comerciantes a importar grano para Roma en invierno mediante el reembolso de la parte o totalidad de sus cargamentos por naufragio o abandono debido a las tormentas invernales<sup>3</sup> (B. SIRKS, 1991: 41).

Así en el invierno del 51 d.C. ofreció concesiones con la intención de estimular el aprovisionamiento de Roma y prometió a los comerciantes que el mismo correría el riesgo de que se perdiera el grano en las tempestades invernales, incluso intentó aumentar el espacio disponible de los navios para transportar alimentos esenciales a Roma concediendo privilegios especiales a los dueños de los barcos (B. SIRKS, 1991: 61).

A esto debemos añadir la aplicación del *fenus nauticum* o préstamo a interés marítimo, y la regulación de la pérdida por arrojar mercancías por la borda para aligerar la nave en determinados casos (tempestad, piratería, ...), esta regulación se encuentra bajo el nombre de *Lex Rhodia de iactu* (F. DE MARTINO, 1985: 169). El *fenus nauticum* consistía en un préstamo con intereses *infinita*e para hacer frente a los gastos de un navío durante la travesía o para realizar los negocios, avalado por la propia embarcación en el primer caso o las mercancías en el segundo. La ventaja de este préstamo consistía que en caso de pérdida de la nave o la carga por causa *ius maior* (naufragios, piratas, tempestad, etc.), el deudor no tiene la obligación de reembolsar la cantidad, por esta al prestamista. Ante la posibilidad de fraude, se solía hacer un contrato con varios navíos en convoy bajo la vigilancia de libertos, compensando la pérdida de una nave con la ganancia de las otras. En cuanto a la duración del préstamo, según las leyes de Diocleciano, se mantendría desde la salida hasta la llegada a puerto, e incluía las escalas o paradas en el momento de *mare clausum* ante mayor posibilidad de riesgo. Aunque los textos jurídicos no especifican el porcentaje del interés, sabemos que variaban según la longitud del trayecto o la época de la travesía (J. ROUGÉ, 1985: 163-165).

---

<sup>1</sup> Ulpiano, *Digesto* L, 16, 59: *Portus appellatus est conclusus locus, quo importantur merces et inde exportatur, eaque nihilo statio est conclusa et munita, inde angiportum dictum est.*

<sup>2</sup> Vitrubio, *De Architectura*, V, XIII.

<sup>3</sup> *Nihil non ex [eo] cogitavit ad invehendos etiam tempore hiberno commeatus. Nam et negotiatoribus certa lucra proposuit suscepto in se damno, si cui quid per tempestates accidisset...* (Sue. Cl.18.4).

En el al transporte fluvial también existen claros ejemplos de rutas hacia el interior como se ha podido comprobar en el Duero, Miño o el Cavado (J. NAVEIRO, 1991: 139), junto al desarrollo de los puertos de *Hispalis* y *Corduba* en el Guadalquivir (G. CHIC, 1990), o el impulso de obras de ingeniería como en es el caso del canal de Mario en la entrada del Ródano próximo a *Arelatum* por donde remontaban directamente las embarcaciones marinas hasta *Lugdunum*, o también la ruta que, subía el mismo Ródano, cruzaba el lago Lemán desde Ginebra a Vidy-Lausanne y continuaba por tierra hasta el lago Neuchâtel para alcanzar el Rin a través del río Aar (G. CHIC, 1981: 235-237).

Las vías de comunicación romanas aceleraron el proceso romanizador, hasta la *pax romana*, en que buena parte de las primitivas rutas militares abandonan su cometido hacia nuevas funciones más acordes con las necesidades e intereses del Imperio. Augusto y el resto de los emperadores enseguida comprendieron la importancia de las comunicaciones para la buena marcha de la administración y economía del Imperio, y supieron aprovechar en la medida de sus posibilidades las ventajas de cada una de ellas. Es bien sabido que en la antigüedad las vías terrestres eran más acordes para el movimiento rápido de las legiones, el *Cursus Publicus* y viajeros con poco equipaje, pero resultaban incómodas para el transporte pesado en general, tanto por su lentitud como por sus limitaciones técnicas. Por contra las vías marítimas y fluviales a pesar de los peligros que encierra la navegación (piratería, tempestades, naufragios, etc.) ofrecían una mayor velocidad y un amplio volumen de carga que se traduce en una considerable reducción del coste del producto.

En la Península Ibérica con la pacificación de Augusto se incrementó la construcción de vías por todo el territorio, de hecho de las 372 vías terrestres que recoge el Itinerario de Antonino 34 corresponden a Hispania. Pero lo que más llama nuestra atención de todas ellas, es la vía 20 o *per loca marítima* del mencionado Antonino y más concretamente las mansiones comprendidas entre *Bracara Augusta* y *Glandimiro*, al presentar las distancias intermedias en estadios en lugar de emplear la característica *millia passum*.

Vía 20-Item per loca marítima a Bracara Asturica usque...  
Wess

423,	6	Item per loca marítima a Bracara	
	7	Asturicam usque:	
	8	Aquis Celenis	m.p. CLXV
424,	1	Vico Spacorum	stadia CXCIV
	2	Ad Duos Pontes	stadia CL
	3	Glandimiro	stadia CLXXX

Pero no han sido pocos los investigadores que dedicaron parte de su tiempo a resolver este sugestivo itinerario, como lo atestigua la primera comunicación a mediados del XIX a cargo de Saavedra, centrada en los caminos romanos, quién en el párrafo dedicado a la vía 20 inicia su recorrido en Caminha, para llevarlo junto a la costa hacia Bayona, La Ramallosa y Vigo, localidad que identifica con *Vico*

*Spacorum*, y de allí hasta *Ad Duos Pontes* o Pontevedra por Redondela y Arcade. En Pontevedra sigue el mismo curso que la vía 19 del Itinerario Antonino hasta Barro, donde se desvía para cruzar el Umia y alcanzar Catoira en cuyas proximidades establece *Glandimiro*. (E. SAAVEDRA, 1863).

Años más tarde Barros Silvelo tras separar en Ponte de Lima la vía 19 de la *per loca maritima*, dirige esta última hacia Caminha o *Aquis Baenis* de acuerdo con la denominación de Baenis que recibe el Miño según Estrabón. En Caminha atraviesa el Miño para rodear la costa desde La Guardia por Oya, Bayona y La Ramollosa hasta Vigo o *Vico Spacorum*. Tras identificar *Ad Duos Pontes* con Pontevedra, señala *Glandimiro* en las cercanías de Tarragoña (R. BARROS SILVELO, 1875).

En esa misma línea Fita y Fernández-Guerra (FITA Y FERNÁNDEZ-GUERRA, 1880) aunque dibuja la ruta desde Tuy por Gondomar, coincide con Saavedra de Bayona a *Vico Spacorum* (Vigo), además de Arcade y Ponte do Couto hasta *Ad Duos Pontes* (Pontevedra). Años más tarde García de la Riega ratifica trazado propuesto por Fita y Fernández-Guerra desde Tuy por el Monte de San Julián, Bayona, Ramallosa, Panxón, Bouzas y Vigo (*Vico Spacorum*), donde prosigue por Redondela, Pontesampayo y Ponte do Couto hacia Pontevedra o *Ad Duos Pontes* y desde allí por Poyo, Besomaño, Ponte Arnelas y Grandomiro o Grandimiro (C. GARCÍA DE LA RIEGA, 1904).

Ya a finales del XIX no debemos olvidar los trabajos de Pedro Rodríguez y López Ferreiro. El primero considera que «*Vico Spacorum* se halla á 150 estadios, ó sea cerca de 19 millas de *Aquis Celenis* y á igual espacio de *Ad Duos Pontes*, dando por resultado 37 millas y media (...) que es la distancia entre Caldas y el Tambre al nivel del punto donde suponemos debía corresponder *Ad Duos Pontes*». La mansión de *Grandimirum* la sitúa en Brandomil. (P. RODRÍGUEZ, 1883-1884: 157).

Mientras López Ferreiro lleva la vía desde Caldas de Reyes ó *Aquis Celenis* dirección Bemil donde se aparta y toma hacia el oeste por Mourelos, Cabreiras, Santa María de Asados, San Salvador de Taragoña y tierras de Barbanza hasta Baroña (*Vico Spacorum*). A partir de Baroña encamina el itinerario por Portosin, Taramancos, Outomil y Santa Cristina de Barro (*Ad Duos Pontes*) en las proximidades de Noya. Después la dirige por Santa María de Roo, Gándara y el territorio de Bárcala y Jallas hasta San Pedro de San Pedro de Brandomil donde ubica *Grandimirum* (A. LÓPEZ FERREIRO, 1898: 267-275).

En el primer cuarto del siglo XX el estudio de Blázquez contribuye a corroborar antiguos presupuestos y plantear un nuevo trazado. De esta manera tras relacionar Caldas de Reyes con el puerto de *Aquis Celenis* altera el orden del itinerario y coloca dicha mansión a continuación de *Ad Duos Pontes*, con lo cual después de Tude hace coincidir la vía *per loca maritima* con la 19 hasta Mos por Redondela ó *Vico Spacorum*. Sin modificar su dirección alcanza Puente Sampayo, Figueiredo, Tomeza y Pontevedra, que es *Ad Duos Pontes*. A continuación la lleva hasta Caldas de Reyes (puerto de *Aquis Celenis*), uniéndose en Puente de Valga con la del interior. *Grandimiro* la identifica con Torres de Oeste (A. BLÁZQUEZ, 1923: 15)

Durante la década de los 50 es menester destacar los trabajos de Monteagudo centrados en la «Carta de La Coruña romana», quién perfila la vía por La Guardia

hasta Vigo (*Vico Spacorum*) para enlazar con la 19 en Redondela donde seguirá dirección Pontevedra (*Ad Duos Pontes*) hasta Barro, localidad en la que prosigue independiente hacia Cuntis para cruzar por Pontevea el Ulla, en cuyas inmediaciones, Vilariño, situa *Glandimiro* (L. MONTEAGUDO, 1951: 202).

Por esas mismas fechas sale publicada la ponencia presentada por Filgueira Valverde en el Tercer Congreso Nacional de Arqueología celebrado en Galicia referente a la carta arqueológica en la provincia de Pontevedra. En cuanto a la vía *per loca maritima* tras situar *Aquae Calidae* en Caamiña, toma por Redondela y Pontevedra (*Ad Duos Pontes*) donde prosigue por Carril y Torres de Oeste (J. FILGUEIRA VALVERDE, 1954-56: 27).

En 1960 Estefanía Álvarez establece para la *per loca maritima*, en base a las sesenta y dos millas que de Braga marca el miliario de Ponte do Couto, un tramo común con la 19 hasta Ponte do Lima y la situación de *Aquis Celenis* o *Baenis* hacia la desembocadura del Miño. Así, entra en la provincia de Pontevedra por La Guardia, y sigue por el Rosal, Mougás, Bayona, Panjón, Alcabre, Vigo, Teis y Redondela (*Vico Scaporum*), y de allí rumbo Cesantes, Viso, Tomeza y Almuiña hasta Pontevedra (*Ad Duos Pontes*), a partir de donde toma por Poyo, Tremeoedo, Cálogo, Villagarcía, Catoira, y Cesures (*Glandimiro*) (M. ESTEFANÍA ALVAREZ, 1960: 5-101).

Años más tarde, Arias Bonet mantiene la hipótesis de López Ferreiro de identificar una misma población para la *mansion Aquis Celenis* contando para ello los 165 estadios no desde Bracara, sino desde el límite de convento jurídico bracarense. Así que a partir de Baños de Cuntis diseña la ruta por San Felix de Estacas, César para enlazar en Coage con el esquema propuesto por López Ferreiro. Respecto a los 165 estadios del Itinerario Antonino, marca la distancia desde la sierra del Cando por Corredoira y Cuntis argumentando que la existencia de minas de estaño en la fuentes de río Verdugo podemos relacionarlas con los fenicios, quienes «abrieron la ruta comercial del estaño, navegando más allá de las columnas de Hércules, hasta las costas de Galicia y de Cornualles (...), la vía desde estos montes hasta *Grandimiro* no es romana sino fenicia, y así se explica la anomalía de encontrarse medida en estadios. No es extraño que los fenicios utilizaran esta medida griega, ni que los romanos la conservaran en una vía que las legiones de Bruto y Cesar encontraron ya trazada» (G. ARIAS BONET, 1987: 65).

Tamuje lleva el itinerario por la ribera derecha del Miño desde Tuy hacia Castro de Amorín, Goyán y San Juan de Tabagón hasta la Guardia para continuar por la costa hacia Vigo ó *Vico Spacorum* (J. MARTÍNEZ TAMUJE, 1975).

Más recientemente Peña Santos en un estudio sobre las vías romanas de la provincia de Pontevedra, considera que *Aquis Celenis*, actual Caldas de Reyes, es la misma mansión para ambas vías y que la vía 20 fue concebida como ampliación o prolongación *Per Loca Maritima* de la 19. Por consiguiente traza su curso junto a la 19 hasta Cesures donde se separa hacia *Vico Spacorum* en las proximidades de Rois, su nombre en el *Itinerario* está equivocado pues en realidad debía decir *Vicos Caporum*, en clara referencia a los Caporos, pueblo citado por Plinio y por Ptolomeo, que se sitúa aproximadamente entre el río Sar y Caldas de Reis. Asimismo estima que *Ad Duos Pontes* podría referirse a algún punto en las proxi-

midades de Noya y que *Grandimiro*, probablemente se corresponda con la actual Brandomil (A. DE LA PEÑA SANTOS, 1990-91: 229).

En 1992 aparecen dos artículos, uno publicado por Rodríguez Colmenero y otro por Caamaño Gesto y Naveiro. El primer autor asegura que al identificar la mansión *Aquis Celenis* de los dos itinerarios (19 y 20) con Caldas de Rey a partir de la nueva lectura en la fuente itineraria, es decir, *Item per loca maritima Bracara Asturicam: usque Aquis Celenis...m.p. CLXV* donde «os dous pontos que seguen a *usque* deberían situarse inmediatamente antes do adverbio, co cal pasaría, de estar incomodamente posposto a *Asturicam*, acusativo de dirección que non o necesita, a antepoñerse a *Aquis Celenis* (...). Se esto fora así, como parece probable, significaría que o traxecto da vía *per loca maritima* anterior a *Aquis Celenis* coincidiría exactamente co que se describiu para la vía XIX» y dado que las distancias no coinciden se deduce que están alteradas. Así el profesor Colmenero estima que «a vía, tal como é descrita, componse de dous grandes sectores terrestres nos extremos y un marítimo no medio; a navegación do tramo marítimo debería encetarse, non en *Aquis Celenis* mesmo, senon en Vilagarcía (...), a non ser que o dito percorrido marítimo fose inicialmente fluvial, seguindo o cauce do Umia ata Cambados. Perfilase, diste xeito, a hipótese de que o tramo da costa a circunnavegar sería o da península da Barbanza ata Noya, que por reiniciarse alí o percorrido por terra, se identificaríase con *Grandimiro*: tendo, polo tanto, que situarse na costa da Barbanza *Vicus Spacorum* e *Ad Duas Pontes*» (A. RODRÍGUEZ COLMENERO, 1992: 25-26).

El estudio de Caamaño y Naveiro, aunque se centra en el tramo entre *Glandimiro* (Brandomil) y *Brigantium* (La Coruña), toma como base la teoría de López de Ferreiro para la ubicación de *Glandimiro*, con lo cual entienden una única *Aquis Celenis* (Caldas de Reyes) para ambas vías (J.M. CAAMAÑO GESTO y J.L. NAVEIRO LÓPEZ, 1992: 202-225).

El último análisis sobre la vía en cuestión corresponde a Rosa M<sup>a</sup> Franco Maside, quién asegura que tras obtener 243 km. mediante la suma de las distancias parciales hasta *Aquis Celenis* (Caldas de Reyes) medidas por la 19, más la suma de la distancia de las mansiones de la vía 20, a partir de *Aquis Celenis* medidas en estadios *Vicos Caporum*, *Ad Duos Pontes* e *Glandimiro*. La suma de las distancias parciales de estas tres mansiones es de 97 km. Es decir coincide con el exceso de millas atribuido a la mansión *Aquis Celenis* para la vía 20 del Itinerario Antonino. Si trazamos una línea recta entre Tui y Carballo a lo largo de la depresión meridiana, y ubicamos las mansiones de la vía 20 se obtiene que la mansión *Glandimiro* estaría ubicada en Carballo. La distancia proporcionada a *Aquis Celenis* de 244 km. sería en realidad la longitud de la vía 20 desde Bracara a *Glandimiro*, midiéndola primero en *millia passum*: CLXV m.p. (244 km.), y desde *Aquis Celenis* en *stadios*. Es decir con la medida de CLXV m.p. se nos ofrece la distancia total del tramo de vía que discurre por la depresión meridiana. La referencia *Aquis Celenis* es imprescindible, ya que funciona como llave para saber a partir de que lugar hay que comenzar a contar las mansiones de la vía 20. Sabemos que la mansión *Vicos Caporum* está situada a 36 km, de la anterior, porque el proporciona la referencia, en este, caso, *Aquis Celenis*; de otra manera no se sabría donde hay que colocar la distancia de

la vía 20. A partir de aquí establece las mansiones de *Vico Spacorum* en Santiago, *Ad Duos Pontes* en el lugar de Entrepontes, donde aún existe un puente Portomouro y *Glandimiro* en Carballo (R M<sup>a</sup> FRANCO MASIDE, 2000: 151-152).

#### ***Bracara Augusta-Glandimiro en la vía 20 ó per loca maritima del Itinerario Antonino***<sup>4</sup>

«Y a Braga fuí, a la antiqúisima Braga, a la Bracara Augusta de los romanos, de la que dicen llegó a tener 275.000 habitantes, sin contar los esclavos. A Braga, que fué corte de reyes suevos más de siglo y medio, allá por el VI, destruida por Almanzor, reedificada por D. García. Los descubrimientos marítimos portugueses del siglo XV llevaron la vida al litoral, y Braga, la capital del Miño, entró en la decadencia en que hoy vive» (M. DE UNAMUNO, 1964: 56).

La vía parte de Braga sobre las aguas del río Cávado, del que ya tenemos noticias sobre su navegabilidad cuando indica Cornide que al contar «sus distancia por stadios, prueba que en gran parte se hacía por mar. Salían pues de Braga los que querían seguirlo, y una legua al O. se embarcaban en el río Celando, hoy Cavado, por el cual bajaban hasta lugar de Taon a donde probablemente estaba otro pueblo llamado *Aquis Celenis*, distinto del *Aquis Celenis* de Caldas de Cuntis» (J. CORNIDE, 1775). Por consiguiente sigue el curso del río por Barcelos y Esposende, donde al desembocar en el Atlántico se convierte en marítima.

Desde Esposende se dirige al septentrión dirección Caminha ó *Aquis Celenis*, en la confluencia del Miño con el Océano, con significativos vestigios anfóricos (P. DÍAZ, 1984: 206), numismáticos (M.S. CENTENO, 1987: 132; C. PÉREZ GONZÁLEZ *et alii*, 1995: 204; S. FERRER SIERRA, 1996: 440), etc. en el castro de Alto da Pena (A. COELHO FERREIRA DA SILVA, 1986: 69), que junto a los restos de termas medicinales levantadas por los romanos (E.M. ORÓ FERNÁNDEZ, 1993: 559) ponen de manifiesto la importancia de este lugar. A esto se le unen los asentamientos de monte do Facho y Cristelo (A. COELHO FERREIRA DA SILVA, 1986: 69), y el poblado de Santa Tecla en la ribera opuesta, sobre el que se domina la ruta del Atlántico y el estuario del Miño, cuya vinculación al comercio romano por vía marítima se hace patente dada la escasa presencia de producción indígena, frente a los abundantes productos de importación principalmente béticos (C. FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ; 1995; A DE LA PEÑA SANTOS, 1989, 1991; M. CAVADA NIETO, 1992a, 1992b).

Sin abandonar su recorrido marítimo se inicia en *Aquis Celenis* (Caminha) dirección norte hasta cabo Silleiro, donde vira hacia el levante por la ría de Vigo rumbo *Vico Spacorum*, la actual ciudad de Vigo, con un importante castro en el que está documentado la presencia de cerámica común romana, campaniense, *terra sigillata* itálica, gálica, hispánica y clara, ánforas, lucernas, etc. (J.M. HIDALGO CUÑARRO, 1989, 1991; J. NAVEIRO, 1991), junto a un grupo de monedas de Augusto una de ellas con *caetra*, Vitelio, Trajano y Bajo Imperio (R.M.S. CENTENO, 1987; C.

---

<sup>4</sup> B. SÁEZ TABOADA, *Vías 19 y 20: Trazado y función*, Sevilla, 2.000. Tesis Doctoral. Inédita.



PÉREZ GONZÁLEZ *et alii*, 1995; S. FERRER SIERRA, 1996), y un conjunto de inscripciones funerarias (CIRG, II, 1994). A ello hemos de unir el topónimo Vigo derivado de *vicus*, entendiéndose normalmente los *vici* «como las aldeas que se diseminan por el territorio de una *civitas* (entendida ésta como una organización estatal con vida propia, de la que con frecuencia una *urbs* o urbe es su cabeza) y de las cuales algunas pueden tener un derecho de jurisdicción que las convierte en *prefecturae*» (G. CHIC, 1993: 8). Estos *vici* son poblados abiertos (aunque algunos en ocasiones estarían fortificados) sin estatuto municipal cuya extensión comprendería de unas 10 a 25 hectáreas y raramente hasta 40 (P. BROISE, 1976: 603).

Dadas las buenas condiciones de navegabilidad que ofrece la costa de las Rías Bajas, la ruta prosigue por Pontevedra (*Ad Duos Pontes*) y desde allí, sin renunciar a su condición marítima, hasta la localidad de Barro (*Glandimiro*) situada al fondo de la ría de Noya en su confluencia con el Tambre, identificado con el *Tamaris* de Mela<sup>5</sup>, donde se descubrieron restos de construcciones, basas de columnas, tégulas (F. LÓPEZ FERREIRO, 1898: 274) y una inscripción funeraria (CIRG, I, 1994: 75).

La relación que se tiene de *Ad Duos Pontes* con Pontevedra parece, evidente si tenemos en cuenta el descubrimiento de dos miliarios, uno de Adriano en las excavaciones realizadas en la cabecera sur del puente del Burgo sobre el Lérez (A. DE LA PEÑA, SANTOS, 1995) y otro de Maximino y Máximo (IRG, III, 6) próximo al puente del Couto en el río Tomeza, también los restos constructivos en el solar de la calle Michelania, la referencia de la antigua Sociedad Arqueológica acerca del hallazgo de un trozo de mosaico en el Hospital de San Juan de Dios, la existencia de algunos numismas en la comarca, vestigios de ánfora (J. NAVEIRO, 1991: 248; A. DE LA PEÑA, 1995: 21-63; E. RODRÍGUEZ PUENTES, 1995: 173-177; J. JUEGA PUIG *et alii*, 1995: 18-27), y la presencia de los mencionados puentes, del Burgo y del Couto, posible referencia al nombre de la mansión ya que el acusativo antecedido de la preposición *ad* constituye en muchos casos una *mansio* o *mutatio* cuya situación se halla junto a algún elemento destacado en sus proximidades que le da el nombre: puentes, vegetación, etc. (J.M. ROLDÁN HERVÁS, 1966: 117; G. ARIAS, 1987: 102, 1991: 14-15).

No cabe duda que las características físicas de la rías de Vigo, Pontevedra y Noya favorecieron no solo el nacimiento y desarrollo de unos enclaves como el de *Vico Spacorum*, *Ad Duos Pontes* y *Glandimiro*, sino toda una serie de asentamientos en sus proximidades que alentaron los intercambios con el interior. Asimismo no podemos dejar de señalar la importancia de la ría de Arosa, como punto de acceso a través del Ulla hasta la *mansion* de *Tria* (Ira Flavia) de la vía 19 de Antonino.

Tras lo expuesto hemos podido comprobar que en los estudios hasta ahora realizados, existen una serie de problemas comunes a las que la mayoría de los investigadores no han llegado a un acuerdo.

---

<sup>5</sup> Mela 3, 11: *Tamaris (flumen) secundum Eboram portus*.

Así, respecto a la ubicación de *Aquis Celenis* observamos dos tendencias bien definidas. En la primera se identifica la mencionada mansión de la *per loca maritima* con la que aparece, bajo el mismo nombre, en la vía 19 del Itinerario de Antonino, situando ambas en la localidad pontevedresa de Caldas de Reyes (A. LÓPEZ FERREIRO, 1898: 267-268; A. BLÁZQUEZ, 1923: 14-15; G. ARIAS BONET, 1987: 62-65; A. DE LA PEÑA SANTOS, 1990-1991: 229; A. RODRÍGUEZ COLMENERO, 1992: 25; R. M<sup>a</sup> FRANCO MASIDE, 2000: 143-170). Si examinamos las fuentes vemos que la distancia entre *Bracara Augusta* y *Aquis Celenis* es de 165 millas romanas, es decir unos 245 km. que a primera vista sobrepasan el recorrido entre Braga y Caldas; por el contrario si se trata de un error del copista que sustituyó millas por estadios veremos que el trayecto se reduce a 31 km. aproximadamente con lo cual tampoco llegaremos a indicada población. Otra posibilidad sería suprimir o variar las CLXV millas hasta que coincidan aproximadamente, pero tampoco se trata de forzar las medidas a nuestro gusto o conveniencia.

La idea de Arias Bonet (G. ARIAS BONET, 1987: 62-65) de contar la distancia desde el límite del convento es interesante pero sustituye las millas por estadios, medida más acorde con los itinerarios marítimos<sup>6</sup> y fluviales<sup>7</sup>. En cuanto al resto de los autores a pesar de las excelentes propuestas para relacionar ambas mansiones, como hemos podido comprobar, no han resuelto el tema de las distancias, a excepción de Rosa M<sup>a</sup> Franco quién tras un complejo planteamiento afirma que dicha medición se corresponde con la existente entre *Bracara Augusta* y población coruñesa de Carballo ó *Glandimiro*; no obstante resulta un tanto extraño que la distancia a *Aquis Celenis* de 244 km. sea en realidad la longitud de la vía 20 desde *Bracara* a *Glandimiro*, midiéndola primero en *millia passum*: CLXV (244 km.) y desde *Aquis Celenis* en *stadia*. Es decir que la medida de CLXV m.p. es la distancia total de la *per loca maritima* que discurre por la depresión meridiana, y que la referencia *Aquis Celenis* es imprescindible, ya que funciona como llave a partir de que lugar hay que comenzar a contar las mansiones de la vía XX (R. M<sup>a</sup> FRANCO MASIDE, 2000: 151-152). Sin embargo, si el autor del Itinerario hubiese querido establecer la hipótesis formulada, sería más lógico señalar que dicha distancia se corresponde con *Glandimiro* ó es su defecto establecer la longitud real a *Aquis Celenis* y no tener que realizar tan arduas operaciones.

La segunda corriente que trató acerca de la situación de *Aquis Celenis* considera que cada mansión se refiere a un punto distinto, identificando la correspondiente a la *per loca maritima* con las poblaciones de Caminha, La Guardia o la desem-

---

<sup>6</sup> Sirva de ejemplo el *Itinerarium maritimum* que consta de tres partes reuniéndose en la primera una lista de estaciones portuarias desde Corinto a Valona, Italia meridional, Sicilia a Marsala y costa de África hasta Susa «en el que se dan algunos datos dispersos de distancias en estadios, es decir, la medida corrientemente utilizada en la época para distancias marinas». La segunda parte recoge las distancias portuarias en millas romanas entre Roma y Arlés; y la tercera una lista de islas con la distancia entre sí y entre la costa. Tomado de J. M. ROLDÁN HERVÁS: 1975: 103.

<sup>7</sup> Estrabón, III, 3, 4: «Lo mismo pasa con el Baínis, llamado por otros Minion, el mayor de todos los ríos de Lysitanía, igualmente navegable en unos ochocientos estadios». Trad. de A GARCÍA Y BELLIDO, 1980).

bocadura del Miño (E. SAAVEDRA, 1863; R. BARROS SILVELO, 1875; M. ESTEFANÍA ALVAREZ, 1960) hasta donde dibujan su trayectoria por tierra, pero no proponen solución al tema de las CLXV m.p.

Un nuevo problema se plantea ante la propia naturaleza del trazado, es decir, si estamos ante un tramo marítimo o terrestre. A excepción del profesor Rodríguez Colmenero (A. RODRÍGUEZ COLMENERO, 1992: 25), el resto de autores mantienen itinerarios terrestres a pesar de emplear una medida más acorde con las rutas marítimas como es el estadio. En cuanto a la teoría propuesta por Rodríguez Colmenero, aunque estamos en consonancia con su plantemiento marítimo, resulta curioso que un itinerario de estas características comience tan al norte, península de Barbanza, sin recoger algunos de los numerosos fondeaderos o puertos que proporcionan las inmejorables condiciones de la desembocadura del Miño o las rías de Vigo y Pontevedra.

En lo relativo al trazado propuesto en estas páginas, se ha considerado que la distancia entre *Bracara* y *Aquis Celenis* (165 m.p.) no se corresponde con millas sino con estadios, de hecho las distancias expresadas en tales medidas suelen rondar con alguna excepción los 100 estadios como mínimo, mientras que las señaladas en millas a no ser que incluyan la suma del recorrido total no alcanzan las 100 m.p., ya que se parte del presupuesto que la distancia entre dos mansiones es el trayecto que se puede acometer en un día. Por otra parte la continuidad del resto de las mansiones con valores aproximados en estadios pone de manifiesto el inicio de una ruta marítima donde las condiciones para la navegación son obvias. Sin embargo a la hora de determinar nuestra ruta descubrimos que la distancia es menor a la existente entre Braga y Camiña con lo cual entendemos que esta no se toma desde la capital del convento sino desde la confluencia del Cavado con el Océano y que la distancia calculada por mar no era tan exacta como la tomada en tierra, donde los aparatos y métodos de medición facilitaban la labor.

En cuanto a la relación de *Vico Spacorum* con el contemporáneo Vigo, resulta evidente tanto por sus restos arqueológicos como por los 195 estadios que separan ambas mansiones, y si además tenemos en cuenta la teoría de algunos investigadores (A. MORALEJO LASO, 1973: 198; F. BOUZA-BREY, 1987: 33; A.M. ROMERO MASÍA y X.M. POSE MESURA, 1987: 69), quienes estiman que existe un error en el nombre de la mansión debiendo figurar *Vicos Caporum* nos encontramos ante un acusativo sin preposición que para los nombres de ciudad, pueblo, etc. señalan lugar *quo*, por tanto «se emplea para indicar que del punto en que se cuentan las millas se separa de la vía que se describe en otra vía, probablemente secundaria que lleva a la ciudad mencionada» (G. ARIAS, 1987: 87), que en este caso concreto se correspondería con la distancia tomada desde *Aquis Celenis* y el centro de la entrada de la ría de Vigo.

El resto del itinerario correspondiente a las mansiones *Ad Duos Pontes* (Pontevedra) y *Glandimiro* (Barro, Noya), como está indicado, aprovechaba una vez más las buenas condiciones de navegabilidad que presenta la zona.

Si seguimos los restos arqueológicos datados en el Bronce Final, a través de la fachada atlántica en la Península Ibérica y parte del occidente europeo, se constata la presencia de una serie de materiales comunes, ligados principalmente a

actividades comerciales y minero metalúrgicas que ponen de manifiesto una avanzada y sólida navegación por estas latitudes (A. COFFYN, 1985). Con la llegada de los fenicios hasta la antigua Gadir donde las fuentes recogen un templo de Melqart (M.E. AUBET, 1987: 234) que garantizaba las transacciones comerciales, se confirma esa relación con el mundo atlántico que siglos más tarde recoge Estrabón<sup>8</sup> en su relato sobre la expedición de P. Craso hacia el territorio galaico en persecución de una nave fenicia o púnica, lo que corrobora una vez más la navegación en un área concreta, durante un prolongado período de tiempo, que continuará en mayor o menor intensidad con la civilización romana.

La incursión de Cesar en busca de las riquezas que le proporcionarían las Casiterides y las tierras al norte del Miño, le lleva a alcanzar *Brigantium* a través de una ruta próxima a la costa que hasta el *Minus flumen*, coincidiría posiblemente con la recorrida años antes por Décimo Junio Bruto. Como ya han apuntado algunos autores (N. SANTOS YANGUAS, 1988: 30-31; A. RODRÍGUEZ COLMENERO, 1994: 93), no sería nada extraño que en sus desplazamientos con las tropas terrestres, estas fueran auxiliadas y apoyadas por una flota, puesta por Balbo al servicio de César, con el avituallamiento necesario y que a su vez exploraría una región para ellos desconocida.

Como hemos visto a través de los materiales arqueológicos localizados en los yacimientos costeros atlánticos tras la campaña de Junio Bruto se incrementan los contactos comerciales por vía marítima. No obstante, habrá que esperar el final de las Guerras Cántabras para comprobar como se intensifica este mercado, y como la maquinaria administrativa romana, dirige, domina y articula un territorio en función de su riqueza y en su propio beneficio. En este sentido, el impulso de ciertos establecimientos indígenas, junto a la fundación de nuevas ciudades, la creación y fortalecimiento de comunicaciones marítimas y terrestres, pone de manifiesto la importancia de estos cambios a la hora de alcanzar sus objetivos.

Los restos arqueológicos del período de Augusto y de la época Julio-Claudia dan buena prueba de la evolución de un sistema viario, que poco a poco abandona su antiguo cometido militar para adquirir una función más administrativa, comercial, y de integración de la población indígena.

Respecto a los restos cerámicos de *terra sigillata* itálica y gálica documentados en la costa atlántica y asociados a un elevado porcentaje de ánforas del grupo Dressel 10-42 (Haltern 70) dedicadas al transporte de vino, procedentes en su mayor parte de talleres béticos, y localizadas principalmente en asentamientos costeros de las Rías Bajas (Santa Tecla, Cabo de Mar, Castro de Vigo, A Lanzada, Castro de Aobre, Torres de Oeste, etc.), la bahía de La Coruña, Lugo, etc., nos ponen en contacto con la presencia de un importante contingente militar que necesita de abundante suministro, y una población de inmigrantes de territorios más romanizados (funcionarios, trabajadores especializados, etc.) que consumían dichos productos (J. NAVEIRO, 1991: 131-132, 1996: 202), sin olvidar a unos naturales que poco a poco adquiere los gustos romanos.

---

<sup>8</sup> Estrabón, III, 5, 11.

La conquista de Britania también significó un importante desarrollo de la costa Lusitana, y por consiguiente del litoral gallego y cantábrico, como punto de paso hacia las Islas Británicas de mercancías procedentes en gran parte de la Bética, para abastecer a la milicia allí establecida (G. CHIC, 1994: 80-81). Así lo muestran los productos de origen bético hallados en el yacimiento de Colchester Sheepen, datados entre 43 y 60/61 (P.R. SEALY, 1985; G. CHIC, 1994: 81).

Estos materiales de importación localizados en yacimientos costeros y del interior, nos indican el importante papel que jugaron algunos asentamientos como destacados enclaves portuarios de almacenamiento y redistribución de mercancías (J. NAVEIRO, 1991: 153). Así pues, la presencia de *terra sigillata* gálica venida de Burdigalia a través del Garona (J. NAVEIRO, 1991: 133), *terra sigillata* itálica con un claro predominio de los alfares de Arezzo (J. NAVEIRO, 1991: 29) y ánforas vinarias llegadas en su mayor de la Bética en poblados litorales e interiores, señala el nacimiento de una red viaria ligada a la costa.

No cabe duda que el transporte por las vías de marítimo-fluviales, mucho más rápido, seguro y económico que el terrestre, favoreció desde un principio la creación y continuidad de asentamientos costeros, y que las ciudades interiores tendieran a dibujar sus rutas hacia el litoral. Algunos de estos poblados repartidos por el Cavado, Miño, Ulla, Rías Bajas y bahía de La Coruña, actuaron como puntos de conexión entre vías marítimo-fluviales y terrestres, desde donde se redistribuían los productos importados. En la confluencia entre estas vías con sus puertos, nacerán mercados con núcleos de población prósperos, favorecidos por el comercio y que facilitan una infraestructura de las comunicaciones (J.M. IGLESIAS GIL, 1994: 14).

En relación con la anterior etapa Julio-Claudia, durante la 2ª mitad del s. I y a lo largo del s. II asistimos a un decaimiento del tráfico marítimo en todo el N.O., y un aumento de las producciones locales y regionales, que traerá como consecuencia una reducción del flujo mediterráneo (J. NAVEIRO, 1991: 133). Esto no quiere decir que se abandonara la ruta de navegación atlántica, como pone de manifiesto la situación alcanzada por *Brigantium* con la construcción de un faro levantado a finales del siglo I y principios del II por *C. Sevius Lupus*, y el emplazamiento de una posible *statio* del *portorium* (J. NAVEIRO, 1991: 133), cuya función según Naveiro estaría más en consonancia con los intereses estratégicos, políticos y administrativos (transporte de mercancías tal vez relacionado con la *annona*, personas u operaciones militares) que con actividades comerciales (J. NAVEIRO, 1991: 154).

Los hallazgos arqueológicos en los yacimientos costeros del litoral gallego y norte de Portugal, advierten una debilitación del comercio marítimo de productos mediterráneos y béticos, como demuestra el descenso de restos anfóricos, principalmente de recipientes para el vino (J. NAVEIRO, 1991: 133, 1996: 201). Sin embargo, como hemos apuntado, se potencian los puertos de *Flavium Brigantium* e *Iria Flavia* donde apareció un ara dedicada a Neptuno (CIRG, I, 12), típica de un enclave portuario y relacionada con la actividad comercial<sup>9</sup>, sal y pesca.

---

<sup>9</sup> La existencia de una figurilla de Neptuno en Castro Urdiales (*Flaviobriga*), probablemente vinculada con el culto de dicha divinidad en el mencionado puerto, refuerza función comercial de estos enclaves. (J. GONZÁLEZ ECHEGARAY, 1957: 253, J. M. IGLESIAS GIL, 1994: 78-79).

A esto debemos añadir la abundancia de *terra sigillata* hispánica, principalmente del grupo *Paternus* de *Tritium Magallum* (J. M. CAAMAÑO GESTO, 1979) en yacimientos costeros, próximos al litoral e interiores<sup>10</sup>. Y la intensificación de las labores mineras en el último tercio del s. I y a lo largo del siglo II (F. J. SÁNCHEZ-PALENCIA RAMOS, 1983: 86, 1996).

Dicha situación invita a pensar en una posible ruta por el Cantábrico, en cuyos puertos se embarcaría la *terra sigillata* hispánica procedente de los talleres riojanos, para ser transportada a través del mar hasta los principales puertos de *Gallaecia*, desde donde era enviada por agua y tierra a los lugares de consumo. Así desde *Brigantium* e *Iria Flavia* se redistribuía la mercancía hacia pequeños puertos marítimos y fluviales<sup>11</sup>, para continuar por vía terrestre hacia el interior. Y viceversa, a estos puertos llegaría el mineral procedente de las explotaciones auríferas del área galaica para ser conducidos a los principales puntos de embarque, y de allí hacia Roma circunnavegando la Península o a través de la ruta comercial «cántabro-aquitana» hacia el importante *emporion* de *Burdigalia* para continuar por el Garona hasta *Tolosa*, y desde allí transportarlo por tierra hasta *Narbo Martius* (J. M. IGLESIAS GIL, 1994: 70). No debemos olvidar que a *Burdigalia* llegaba el mineral extraído de las minas británicas (plata y plomo principalmente) y de las minas de hierro del norte cuyo material era embarcado en los puertos del Cantábrico (J. M. IGLESIAS GIL, 1994: 70).

La ruta de circunnavegación peninsular se vería completada por un flete de retorno constituido principalmente por vino, y aceite en menor medida<sup>12</sup> (J. NAVEIRO, 1991: 67). Pero si examinamos los datos arqueológicos, comprobaremos que las ánforas destinadas al transporte del vino bético, fuertemente representadas a finales del siglo I d.C., desaparecen en la centuria siguiente (J. NAVEIRO, 1991: 63-67). Esta situación es perceptible en todo el Imperio, lo cual no quiere decir que se interrumpiera la producción de vino en la Bética, como lo demuestra la *villa* localizada en la Loma del Torno (San Isidoro de Guadalete, Jerez, Cádiz) con restos de lagar y *dolia*, o la inscripción del mausoleo de Trebelia Flaccina fechada en el siglo II d.C. donde se menciona una *negotiatr(i) olear(iae) ex provinc(ia) Baetic(a) item vini* (S. PANCIERA, 1980: 224; P. SÁEZ FERNÁNDEZ, 1987: 55), lo que señala la existencia de un comercio relativamente amplio (P. SÁEZ FERNÁNDEZ, 1987: 54-55). Si además tenemos en cuenta, que según Desbat las ánforas fueron sustituidas por toneles de madera para el transporte de vino o salmuera entre los siglos I y II (A. DESBAT, 1991, 319-336), como recoge gráficamente la patera de Castro Urdiales y la estela de *Sentia Amarantis*, en Mérida, fechadas en el siglo I. Y que del siglo XVI tenemos documentado un tonel destinado al transporte de salazón en la playa de Barra (Cangas de Morrazo, Pontevedra) (A. DE LA PEÑA SANTOS, 1984: 217-219). No podemos descartar,

---

<sup>10</sup> Citania de Santa Luzia, Santa Tecla, Castro da Troña, Sobreira-Olla, *Vico Spacorum*, A Lanzada, Adro Vello, *Ad Duos Pontes*, Torres de Oeste, Ponte Puñide, Ciudadela, Brandomil, etc.

<sup>11</sup> Santa Tecla, *Tude*, Adro Vello, Toralla, *Vico Spacorum*, etc.

<sup>12</sup> El uso del aceite no está prácticamente documentado, al igual que los elementos de iluminación y los contenedores de cerámica y vidrio destinados a guardarlo.

aunque dicho tema no deja de ser inseguro (G. CHIC, 1994: 76-77), la utilización de estos recipientes para el transporte de vino en el área gallega y cornisa cantábrica durante las dinastías flavia y antoniana.

En cuanto al uso del aceite, a pesar de que la presencia de lucernas y contenedores cerámicos o vítreos para su guarda era escasa y como relata Estrabón<sup>13</sup> los habitantes indígenas utilizaban la manteca, existiría un empleo, aunque mínimo, por parte de la población más romanizada. Ello significa que podría ser transportado en menor cantidad junto con el vino, o si tenemos en cuenta que el envío del aceite bético hacia las Islas Británicas se desarrolló durante los dos siglos y medio del Imperio (G. CHIC, 1981: 243-246), no resulta extraño que alguna nave abasteciera a los puertos galaicos, como *Brigantium*, durante una escala de aprovisionamiento o ante unas condiciones meteorológicas adversas.

A esta situación se le une el impulso que toman las explotaciones mineras desde época flavia y durante los antoninos, que se traduce en un reforzamiento de las comunicaciones mediante la reparación de antiguos trazados y la construcción de nuevos recorridos, como revelan los restos ya mencionados. Hemos de destacar también la importancia de las rutas marítimas y fluviales, así como el desarrollo de unas infraestructuras portuarias (*Flavium Brigantium*, *Iria Flavia*, *Bracara Augusta*), donde llegaban productos del exterior (*terra sigillata* hispánica, vino, aceite, etc.), y por donde salía buena parte de la producción minera; alrededor de estos puertos principales giraban otros de menor escala donde se redistribuían los productos. En general podemos hablar de unos itinerarios terrestres vinculados con la administración del territorio y la producción minera, junto a unas rutas ligadas a las vías marítimas y fluviales a través de las que llegaban y salían unos productos, que por su fragilidad, volumen y peso requerían un transporte rápido, seguro y económico como era el naval.

En el siglo IV se aprecia una pequeña reactivación, en menor escala que el siglo I, de productos importados del Mediterráneo como lo constatan los restos de ánforas localizados en Braga, Marín, Bueu, A Lanzada, La Coruña, Ciudadela,.... y dirigidos a los terratenientes rurales y elites, consumidores de estos productos, dado el notable desarrollo alcanzado por las *villae* (J. NAVEIRO, 1991: 135, 1996: 203). Estas mercancías utilizarían los mismos canales de distribución que en épocas anteriores.

**Agradecimientos:** Raquel Casal García, Francisca Cháves Tritán, María Luisa de la Bandera Romero, Manuela Araceli Taboada López, Genaro Chic García, Miguel Miguéz Vázquez, Pablo Prieto Casal, Benito Sáez Montejo.

---

<sup>13</sup> Estrabón, III, 3, 7.

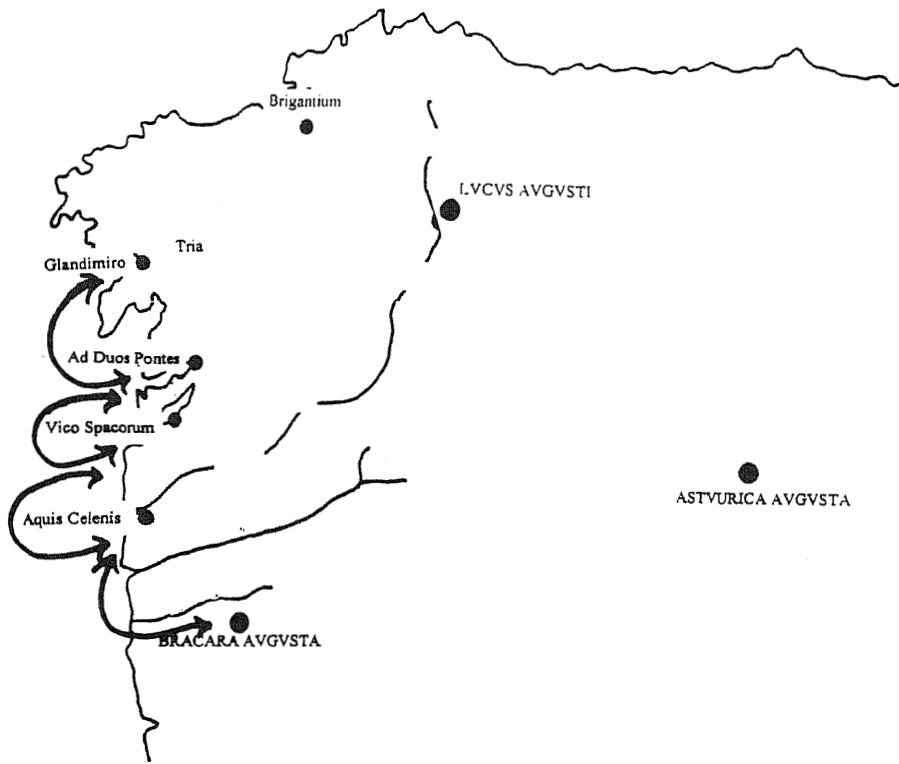
## BIBLIOGRAFÍA

- ALVAR EZQUERRA, J. (1987): «La precolonización y el tráfico marítimo fenicio por el Estrecho», *Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*, Ceuta.
- ÁRIAS BONET, G. (1987): *Repertorio de caminos de la Hispania romana*, (recopilación de artículos de *El Miliario Extravagante*).
- ÁRIAS BONET, G. (1991): «El acusativo con «ad» en el Itinerario de Salzburgo», *ME*, 33, p. 14.
- AUBET, M.E. (1987): *Tiro y las colonias fenicias de occidente*, Barcelona.
- BARROS SILVELO, R (1875): *Antigüedades de Galicia*, La Coruña.
- BAÑOS RODRÍGUEZ, G. (1994): *Corpus de Inscripciones Romanas de Galicia*. Tomo II Provincia de Pontevedra dirigido por G. Pereira Menaut, Santiago.
- BLÁZQUEZ, A. (1923): «Vias de Sigüenza a Zaragoza, de Alhambra a Zaragoza, del Bierzo a Lugo, de Lugo a Betanzos, de Betanzos a Padrón de Tuy a Padrón y de Padrón a Lugo», *MJSEA*, 52.
- BROISE, P. (1976): «L'urbanisme vicinal aux confins de la Viennoise et de la Séquanais», *ANRW*, II, 5, 2, Berlín.
- CAAMAÑO GESTO X. M. y NAVEIRO LOPEZ, J. L. (1992): «Aportaciones al estudio de la red viaria romana en la provincia de La Coruña», *Finis Terrae: Estudios en lembranza do Prof. Alberto Balil*, Santiago, 1992, p. 207-225.
- CAVADA NIETO, M. (1992a): «Hallazgos monetarios del S.III en el territorio de la Galicia actual», VIII *CNN*, Oviedo.
- CAVADA NIETO, M. (1992b): «Monedas romanas en la ceca Hispana halladas en Galicia», *Gallaecia*, 13.
- CENTENO, R. M. S. (1987): *Circulação Monetária no noroeste de Hispânia ate 192*, Anexos NVMMVS nº 1, Porto.
- CHEVALIER, R. (1972): *Les voies romaines*, París.
- CHEVALIER, R. (1988): *Voyages et déplacement dans l'Empire romaine*, París.
- CHIC GARCÍA, G. (1981): «Rutas comerciales de las ánforas olearias hispanas en el Occidente romano», *Habis*, 12.
- CHIC GARCÍA, G. (1990): *La navegación por el Guadalquivir entre Cordoba y Sevilla en época romana*, Écija.
- CHIC GARCÍA, G. (1993): «Convecinos en las tierras de Lora del Río. Reflexiones en torno a una nueva inscripción axatitiana de época romana», *Revista de Estudios Locales*, 4, Lora del Río (Sevilla).
- CHIC GARCÍA, G. (1994): «Roma y el mar: del Mediterráneo al Atlántico», *Guerra, exploraciones y navegación del Mundo Antiguo a la Edad Moderna*, Ferrol.
- COELHO FERREIRA da SILVA, A. (1986): *A cultura castreja no Noroeste de Portugal*, Paços de Ferreira.
- COFFYN, A. (1985): *Le Bronze Final Atlântique dans la Péninsule Ibérique*, París.
- CORNIDE, J. A. (1775): *Noticia de los Caminos que cortan el Reyno de Galicia estado en que se hallan y modo de repararlos en beneficio de la pesca*, Biblioteca de Padres Franciscanos, Santiago de Compostela.
- DEMAN, A. (1987): «Reflexions sur la navigation fluviale dans l'antiquité romaine» en *Histoire économique de l'Antiquité*, Louvain-la-neuve.
- DESBAT, A. (1991): «Un bouchon de bois du Ier s. après J.C. recueilli dans la Saône à Lyon et la question du tonneau à l'époque romaine», *Gallia*, 48.



- DÍAZ, P. (1984): «Inventario de presencias anfóricas en el flanco Atlántico Galaico-Lusitano», *Actas del II Coloquio Galaico-Minhoto*, Vol.II, Santiago.
- ESTEFANÍA ÁLVAREZ, M. D. (1960): «Vías romanas de Galicia», *Zephyrus*, XI, Salamanca.
- FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, C. (1995): «Nuevos datos acerca de los recursos económicos del poblado castreño de Sta. Trega (A Guardia), Pontevedra», *Gallaecia*, 14/15.
- FERRER SIERRA, S. (1996): «El posible origen campamental de *Lucus Augusti* a la luz de las monedas de la *Caetra* y su problemática», *Lucus Augusti. I. El amanecer de una ciudad*, La Coruña, pp. 425-446.
- FILGUEIRA VALVERDE, J. (1954-55), «Carta arqueológica de la provincia de Pontevedra», Ponencia desarrollada en el III Congreso de Arqueología Nacional, *MP*, VIII.
- FINLEY, M. I. (1975): *Economía de la antigüedad*, Madrid.
- FITA, F. y FERNANDEZ-GUERRA, A. (1880): *Recuerdos de un viaje á Santiago de Galicia*, Madrid.
- FRANCO MASIDE, R. M<sup>ª</sup>. (2000): «Rutas naturais e vías romanas na provincia de A Coruña», *Gallecia*, 19, p. 143-167.
- GARCÍA y BELLIDO, A. (1980): *España y los españoles hace 2.000 años*, Madrid.
- GARCIA de la RIEGA, C. (1904): *Galicia Antigua*, Pontevedra.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, J. (1957): «El Neptuno cántabro de Castro Urdiales», *AEspA*, XX, 96.
- HAGEN, V. W. von (1978), *Le grandi strade di Roma nel mondo*, Roma.
- HARDING, (1984): *The Mycenaenas and Europe*, Lóndres.
- HIDALGO CUÑARRO, J. M. (1989): «Castro de Vigo (Vigo, Pontevedra)», *Arqueoloxía/ Informes. Campaña 1987*, 1.
- HIDALGO CUÑARRO, J. M. (1991): «Castro de Vigo (Vigo, Pontevedra)», *Arqueoloxía/ Informes. Campaña 1988*, 2.
- IGLESIAS GIL, J. M. (1994): *Intercambio de bienes en el Cantábrico Oriental en el Alto Imperio Romano*, Santander.
- JUEGA PUIG, J. *et alii* (1995): *Pontevedra, villa amurallada*, Pontevedra.
- KUNOW, J. (1980): *Negotiator et vectura. Händler un Transport im freim Germanien*, Marburg.
- LÓPEZ FERREIRO, A. (1898): *Historia de la Santa Iglesia de Santiago de Compostela*, I, Santiago de Compostela.
- LÓPEZ PARDO, F. (1996): «Los enclaves fenicios en el África noroccidental: del modelo de las escalas náuticas al de colonización con implicaciones productivas», *Gerión*, 14.
- MARTÍNEZ TAMUJE, X. (1975): *La vía romana «per loca marítima» por el Bajo Miño y costa atlántica*, La Guardia.
- DE MARTINO, F. (1985), *Historia económica de la Roma antigua*, (2 vol.).
- MONTEAGUDO GARCÍA, L. (1951), «Carta de La Coruña romana», *Emerita*, XIX.
- MORALEJO LASO, A. (1973): «Sobre algunos topónimos de las vías romanas de Galicia», *AEspA*, XXVIII, Madrid.
- NAVEIRO LÓPEZ, J. L. (1991), *El comercio antiguo en el noroeste peninsular*, La Coruña.
- NAVEIRO LÓPEZ, J. L. (1996): «Registro cerámico e intercambios en el Noroeste en la época romana», *Los Finisterres Atlánticos: Época prerromana y romana. Homenaje a Manuel Fernández-Miranda*, Gijón.
- ORÓ FERNÁNDEZ, E. M. (1993): *Aguas minero-medicinales y balnearios de la Hispania romana. Aspectos médicos, funcionales y religiosos*, Tesis Doctoral, Valencia.
- PANCIERA, S. (1980): «*Olearii*», *Memoirs of the American Academy in Rome*, 36, 1980.

- PEÑA SANTOS, A. de la (1984): «Primeras prospecciones arqueológicas en el litoral de la provincia de Pontevedra», *Pontevedra Arqueológica*, I, pp. 205-238.
- PEÑA SANTOS, A. de la (1989): «Castro de Santa Tegra (A Guardia, Pontevedra)», *Arqueoloxía/Informes. Campaña 1987*, 1, Santiago.
- PEÑA SANTOS, A. de la (1991): «Castro de Santa Tegra (A Guardia, Pontevedra)», *Arqueoloxía/Informes. Campaña 1988*, 2, Santiago.
- PEÑA SANTOS, A. de la (1990-1991): «Consideraciones sobre las vías romanas de la provincia de Pontevedra», *Castrelos*, III-IV, p. 217-243.
- PEÑA SANTOS, A. de la (1995): «La excavación de 1988 en el puente del Burgo (Pontevedra): Crónica de una frustración», *Pontevedra. Revista de Estudios Provinciais*, 11.
- PEREIRA MENAUT, G. (1991): *Corpus de Inscripciones Romanas de Galicia*. Tomo I Provincia de La Coruña dirigido por G. Pereira Menaut, Santiago.
- PÉREZ GONZÁLEZ, C. *et alii*, (1995): «Relexiones sobre las monedas de la *Caetra* procedentes de Herrera de Pisuerga (Palencia)», *Anejos AEspA*, XVI.
- RODRÍGUEZ, P. (1883-84): «Grandimirum», *Galicia Diplomática*, II, Santiago de Compostela.
- RODRÍGUEZ COLMENERO, A. (1992): «Achegas epigráficas a tres estelas monumentais de beiramar de Galicia: Dúas de Vigo (*¿Vicus Spacorum?*) e unha de Santa Comba (A Coruña)», *Galicia: da romanidade a xermanización. Problemas históricos e culturais. Actas do encontro científico en homenaxe a Fermín Bouza Brey (1901-1973)*, Santiago, p. 21-29.
- RODRÍGUEZ COLMENERO, A. (1994): «La intervención de la flota romana en la conquista de Gallaecia», *Guerra, exploraciones y navegación del Mundo Antiguo a la Edad Moderna*.
- RODRÍGUEZ PUENTES, E. (1995): «Escavación arqueolóxica de urxencia na ponte do Burgo (Pontevedra)», *Arqueoloxía/Informes. Campaña 1989*, 3.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M., (1996): «Sobre los acusativos en «ad» del Itinerario de Antonino», *Zephyrus*, XVII.
- ROMEROMASÍA, A. M. y POSE MESURA, M. (1987): *Galicia nos textos clásicos*, La Coruña.
- ROUGÉ, J. (1975): *La marine dans l'Antiquité*, Vendôme.
- ROUGÉ, J. (1985): «Droit romain et sources de richesses non foncières», *L'origine des richesses dépensées dans la ville antique Aix en Provence*.
- RUIZ-GÁLVEZ PRIEGO, M. (1986): «Navegación y comercio entre el Atlántico y el Mediterráneo a fines de la Edad del Bronce», *TP*, 43.
- SAAVEDRA, E. (1986): *Discursos leídos ante la Real Academia de Historia en la recepción pública de D. Eduardo Saavedra el día 28 de diciembre de 1862*, Madrid.
- SÁEZ FERNÁNDEZ, P. (1987): *Agricultura romana de la Bética I*.
- SÁEZ TABOADA, B. (2000): *Vías 19 y 20: Trazado y función*, Tesis Doctoral Inédita, Sevilla.
- SEALY, P. R. (1985): *Amphoras from the 1970 Excavation at Colchester Sheepen*, Oxford.
- SÁNCHEZ-PALENCIA, F. J. *et alii* (1996): «La minería aurífera en Gallaecia», *El oro y la orfebrería prehistórica de Galicia*, Lugo.
- SANTOS YANGUAS, N. (1988): *El Ejército y la romanización de Galicia*, Univer. Oviedo.
- SIRKS, B. (1991): *Food for Rome: the legal structure of the transportation and processing of supplies for the imperial distributions in Rome and Constantinople*, Amsterdam.
- UNAMUNO, M. de (1964): *Por tierras de Portugal y España*, Madrid, Espasa-Calpe.
- VÁZQUEZ SACO, M. y VÁZQUEZ SEIJAS, M. (1954): *Inscripciones romanas de Galicia, II Prov de Lugo*, Santiago.



Hipotético tramo *Bracara Augusta-Glandimiro* de la via 20 del Itinerario Antonino.