

COMERCIO E INTERCAMBIO DE CERÁMICAS FINAS EN LA BÉTICA (SS. I-II D. C.): REFLEXIONES GENERALES EN TORNO A LA ECONOMÍA ALTOIMPERIAL AL HILO DEL ANÁLISIS DEL EJEMPLO ISTURGITANO

Fine ware pottery trade and exchange of in Baetica (Ith-IIth century A.D.): general reflections concerning the high-imperial economy linked to the analysis of Isturgitan example

Pablo RUIZ MONTES

Dpto. de Prehistoria y Arqueología. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Granada

Correo-e: prmontes@ugr.es

Recepción: 07/03/2012; Revisión: 24/07/2012; Aceptación: 08/10/2012

BIBLID [0514-7336 (2013) LXXI, enero-junio; 197-219]

RESUMEN: El análisis de un caso concreto, el de la comercialización de la producción de cerámicas finas de los talleres alfareros de Los Villares de Andújar (Jaén), antigua *Isturgi*, ofrece la oportunidad para reflexionar sobre diversos aspectos relativos al intercambio y circulación de este tipo de bienes coincidiendo con los años de mayor bonanza económica y social en la Bética; el análisis de la naturaleza de la economía romana, de las formas y alcance que adquiere el comercio en cuestión (distribución local-regional y a larga distancia) y su caracterización esencial, así como otros elementos colaterales al fenómeno (valor, gusto, consumidores...), han centrado nuestra atención. Todo ello permite dibujar una situación de excepcional dinamismo económico del que la producción y comercio de vajillas cerámicas locales, en especial la *sigillata*, es parte, pero también consecuencia. El proceso, intensificado desde Claudio I gracias al desarrollo de la red de comunicaciones y los transportes, la mayor demanda de bienes y un moderado crecimiento demográfico, propicia la aparición de nuevos estándares en la producción de cerámicas finas locales béticas, hasta entonces dominada aún por las tradiciones autóctonas y la desestructurada producción de cerámicas tipo Peñaflor.

Palabras clave: Vajilla cerámica. *Terra sigillata*. Red de comunicaciones. Distribución. Los Villares de Andújar. Bética.

ABSTRACT: As a particular case of analysis, the pottery vessels produced at *Isturgi* workshops (*terra sigillata* and others), gives us the opportunity to think over some historical and archaeological aspects related to the exchange and trade of these goods during the greatest period of economic and social growth in roman *Baetica*. Therefore, in this paper, we shall focus on the nature of Roman imperial economy, on considering the ways and magnitude of that trade (local/regional and long distance trade) and his basic characterization, as well as on certain anthropological secondary issues like consumption, cultural and social value, and taste. This draws an exceptional situation of economic vitality where the production and trade on local pottery fine wares, especially samian or *terra sigillata* wares, is cause, but also consequence of it.

The process, intensified during Claudius thanks to an outstanding geopolitical conditions founded on the development of the communications network infrastructure and transports, on the greater demand for goods, and on a moderate population growth, contributes to the emergence of new standards in baetic pottery vessels, until then still dominated by local traditions and by unstructured and rudimentary Peñaflor type pottery.

Key words: Pottery vessels. *Terra sigillata*. Road network. Los Villares de Andújar. *Baetica*.

1. Desde una concepción de la naturaleza económica del Imperio romano

Podemos admitir sin riesgo a equivocarnos que, independientemente de apellidos, el marco económico en el que se inserta el comercio de cerámicas finas e *instrumentum domesticum* durante el s. I d. C. en el Imperio romano no debió desarrollarse en términos muy distantes a los de una economía dual¹, es decir, un marco en el que cohabitasen elementos y mecanismos racionales de mercado –autorregulación, iniciativa privada, comercio a larga distancia, etc.– con importantes manifestaciones de reciprocidad y redistribución –autoabastecimiento, *annona*, evergetismo, etc.–. En ese contexto, resultado del desarrollo del gran expansionismo romano de época republicana en el Mediterráneo (ss. III-I a. C.) los signos de prosperidad experimentados a partir de entonces en sectores tales como el artesanal van a constituirse en vehículos definitivos para el desarrollo del comercio.

Cada día con más claridad, los datos arqueológicos nos muestran el carácter dinámico de una economía, sobre todo en época imperial, que configura un cuadro económico en el que el comercio a media o larga distancia y la producción artesanal, destinada a mercados suprarregionales, desempeñan un papel más importante que el que les otorgaban algunos historiadores y escuelas de la economía romana. Esta realidad más compleja, donde tienen cabida la búsqueda de beneficios, la orientación de las actividades

¹ Como muy acertadamente expresa G. Chic (2006: 958) “a pesar de que el debate científico sobre los rasgos distintivos de la economía romana continúa abierto y en construcción, se puede afirmar que, en el Imperio Romano, en el marco de una economía dual, y coexistiendo con un amplio y poco conocido mundo donde primaba el autoabastecimiento, se fueron imponiendo, al ritmo de la romanización, los caracteres básicos de un sistema económico integrado básicamente por el mercado y la moneda”.

hacia mercados de mayor alcance que los simplemente regionales, la inversión en infraestructuras productivas² en busca de una producción en masa, etc., puede llevarnos a valorar favorablemente la aplicación de nuevos modelos que subrayen similitudes y puntos de convergencia con las sociedades preindustriales occidentales, tanto por los comportamientos económicos como por la propia estructura económica de la época (Polfer, 2001: 10).

Por tanto, inmersos en lo que podemos denominar pleno rigor mercantil altoimperial, es interesante comprobar el modo intenso en que vajillas cerámicas, como la propia *sigillata*, se extenderán por todos los asentamientos, urbanos y rurales, de mayor o menor entidad; a ello, sin duda, contribuyó el fuerte grado de monetización de la vida, pero también la pervivencia e intensificación de los intercambios y transacciones menores realizados en especie, sobre todo mediante los productos excedentarios resultantes de la difusión e implantación del “engrasado” modelo *villa*. Es evidente que este hecho permitirá a amplias capas de la sociedad adquirir vajillas y ajuares de prestigio, social y culturalmente significativos.

Independientemente de la naturaleza y los rasgos distintivos que caracterizaron los intercambios de bienes³ –a través de los cuales tuvo lugar la

² En esta línea se sitúa la propuesta de K. Dark (2001) que, evitando desestimar la importancia de la agricultura como base ulterior de la vida económica del Imperio romano y el papel desempeñado por los talleres de menor alcance, explora la posibilidad de que la producción a gran escala de manufacturas en tal época pueda ser clasificada como “protoindustrial” y no como “industrial”.

³ Ya desarrollado en otro trabajo recientemente (Ruiz Montes, 2012: 302-304), adaptando a nuestro caso las observaciones realizadas sobre sociedades preindustriales actuales y que convenían un total de 5 presupuestos (Renfrew, 1977; Rice, 1987: 192-195) en torno a los cuales viajan, en orden de complejidad ascendente, desde el centro productor hasta llegar a las manos del comprador final.

comercialización del *instrumentum domesticum* en general, y de las cerámicas finas en particular— en el marco cronológico definido, estos acontecieron en todo caso, vehiculados tanto por los mercados y ferias locales/regionales como por el propio desplazamiento de esos bienes a una mayor escala espacial, a larga distancia.

2. La dinámica del comercio y la distribución de cerámicas a escalas local y regional

Los vendedores ambulantes y la celebración de ferias y mercados urbanos y rurales constituyeron en su conjunto (Peacock, 1982: 156) uno de los aspectos por mucho tiempo olvidados en los estudios sobre el comercio en época romana⁴. Se han obviado, entre otros, el valor de la figura del buhonero o el papel capital que sin duda desempeñaron las *nundiae* y otras ferias periódicas para la distribución y venta —allí el comerciante itinerante podía vender sus artículos y aprovisionarse de otros (Colin, 2002: 149)—, especialmente, de las vajillas culinarias de uso cotidiano en cerámica común —siguiendo la propuesta de Hodder, (1974) para algunas cerámicas comunes romano-británicas—. Ciertamente, son escasos los ejemplos arqueológicos de establecimientos comerciales permanentes —*tabernae*— dedicados a la venta de cerámicas en núcleos urbanos, pero más limitada aún parece ser la comercialización de cerámicas comunes locales en ellos; estas tiendas parecen haber experimentado una especial dedicación a la venta de producciones finas importadas, como se desprende de la descripción de depósitos como los de Colchester (Hull, 1958), *Aquincum* (Juhász, 1936), Wroxeter (Atkinson, 1942), *Lagentium* (Rush *et al.*, 2000) o Magdalensberg (Schindler-Kaudelka, 1986). Eran sigillatas, paredes finas, lucernas, vidrios..., cuya venta en estos establecimientos suponía la consecución final del proceso de comercialización a larga distancia de dichos bienes iniciado en puntos muy distantes, incluso ultramarinos.

⁴ Esta situación comenzó a subsanarse con el artículo de MacMullen (1970), único estudio de referencia obligado sobre esta temática —junto con la aproximación parcial de Shaw (1981) para el norte de África— hasta la aparición dos décadas después de los completos y sistemáticos análisis de Ligt (1993) y Frayn (1993).

No obstante, y aunque ocasionalmente, junto a cerámicas comunes de funcionalidad muy específica en la elaboración de alimentos —*mortaria* o barnices rojos pompeyanos— una porción de cerámicas comunes debieron ser puestas en circulación del mismo modo, principalmente en áreas con población dispersa en un amplio territorio —Cosa— o en zonas total o parcialmente militarizadas —Magdalensberg— (Rhodes, 1989: 49).

En la venta y comercialización de estos vasos poco tuvieron que ver los mecanismos y agentes vinculados a los intercambios a larga distancia que, sin duda, afectaron tanto a la producción de sigillatas hispánicas como a la producción de paredes finas. Por el contrario, para la distribución de estas últimas debió recurrirse a múltiples procedimientos incluyendo los propios, pero no exclusivos, de la venta de cerámicas comunes a nivel local. Un ejemplo de ello es el grafito 25B de La Graufesenque (Marichal, 1974: 270; Mayet, 1984: 235), donde se detalla el transporte a un mercado indeterminado de una carga de barnices rojos de los talleres del *vicus* de *Condatomagus* por una cuadrilla de esclavos arrendados a sus amos a tal efecto; en destino es probable que otros comerciantes se aprovisionasen del género para vender en toda la región⁵ o que la transacción ya estuviese concertada con esos mismos vendedores en origen.

Sabemos que, por lo general, los mercados periódicos —que en origen usarían como excusa para su celebración las fiestas comunales de tinte religioso para realizar los intercambios de todo tipo necesarios— se encontraban regidos por una periodicidad de 8/9 días y siempre en lugares prefijados; esta frecuencia fue creciente conforme avanzaba el proceso de especialización productiva. Ayudadas por los denominados *indices nundinarii*, las autoridades municipales se guardaban de hacer coincidir, con el prejuicio que ello podía suponer, jornadas de mercado en localidades vecinas; esto facilitaba el desplazamiento de comerciantes itinerantes pero también el de los campesinos que ese día debían abandonar sus tareas agrícolas para acudir al mercado a vender o comprar. De hecho, en opinión de Ziccardi (2000: 132), cada uno de estos índices, bien conocidos en la Italia romana, constituiría una verdadera codificación de los

⁵ Para Nieto (1986) no es descabellado pensar que esa carga de vasos se dirigiese a puertos como el de Narbona con vistas a una comercialización a larga distancia.

canales de recogida y distribución de cierto tipo de mercancías y además proporciona un esquema de base de la localización relativa de los puntos de producción, y de mercado y/o de consumo; dicho sistema, a nivel local o intrarregional, podría explicarse en base a la *central place theory*⁶.

Un testimonio arqueológico en la Bética de lugar central de mercado podría ser el del gran recinto cuadrangular (65 x 60 m) localizado al norte del área periurbana de la ciudad de *Aruccil Turobriga*; aunque actualmente se impone su interpretación como *Campus Martius* de un *Collegium Iuvenum*, se han planteado distintas hipótesis sobre su funcionalidad; entre ellas figura la posibilidad de que se tratara de un edificio que sirviera de infraestructura al *macellum* –idea desechada por sus excavadores– o de mercados territoriales de carácter periódico (*nundinae*), dada la escasez de estructuras en su interior, y en cuyo lugar pudiera haber sido emplazada otro tipo de arquitectura perecedera y temporal⁷, quizás lúnea (Campos, 2009: 475 y 476; 2010: 530-532).

Pero además de las *nundinae*, en casi todas las comunidades y ciudades con funciones jerárquicas en el territorio municipal existían mercados permanentes –como resultado de un proceso efectivo de superación de los intervalos temporales producto de una mayor interdependencia económica– dispuestos en el *forum* o en cualquier otro espacio para tal efecto y denominado *mercatus* o *macellum* (Shaw, 1981: 42; De Ligt, 1993; Chic, 2005: 321, 325).

3. Sobre el intercambio y comercio de cerámicas finas a larga distancia

3.1. Comerciantes intermediarios y cargamento secundario

Cuando hablamos de comercio e intercambios a una escala que trasciende el ámbito local o regional,

⁶ Han sido varios los investigadores que han apostado por esta modelización teórica del “lugar central” aplicada a la distribución espacial en el territorio de los lugares de mercado en el mundo antiguo (*i. e.* Hodder y Orton, 1976; De Ligt, 1991; Bintliff, 2002).

⁷ Bermejo, J. (2010): *Un modelo de implantación territorial y municipal en la Baeturia céltica: Arucci/Turobriga, civitas et territorium*. Tesis doctoral presentada en 2010 en la Univ. de Huelva.

hay que referirse a los *mercatores* y *negotiatores* que, por lo general, operaban a nivel interregional conforme a una estructura de comercio en términos espaciales que algunos han denominado de tipo dendrítico (Ziccardi, 2000: 137). Los *negotiatores cretarii* tuvieron dedicación expresa al negocio de las cerámicas en general, no sólo vajillas, y actuaron intensamente en el eje comercial Ródano-Saona-Rin; son los *negotiatores cretarii* (Hassall, 1978: 44; Peacock, 1982: 158; Raepsaet y Charlier, 1988) o *negotiatores artis cretariae* (Mayet, 1984: 236; Goudineau, 1974: 107) conocidos por inscripciones del s. I d. C. –CIL III, 5833; CIL XIII, 1906, 2033, 4336, 6366, 6524, 7588, 8350, 8793 (Fiches, Guy y Poncin, 1978: 207)–. Según Pucci (1993: 76), algunos *negotiatores* especializados tuvieron la capacidad de determinar, influir e incluso supervisar la producción y venta de las cerámicas; también parece posible la suplantación y acumulación por parte de ciertos alfareros de las funciones del propio *negotiator* que, según el análisis de García Brosa (1999: 184), durante época imperial llega a acometer el ejercicio de todo tipo de prácticas económicas, desde lo que hoy llamaríamos “finanzas” hasta el mismo comercio, en especial el marítimo y a gran escala. No obstante, no fue siempre así y durante la República parece enfatizarse más su faceta de miembro integrante de sociedades en las que se limitaría a prestar el soporte económico necesario para actividades que nunca constituirían su ocupación principal.

Por el contrario, el *mercator* sería el comerciante dedicado a la compraventa de mercancías, no para uso personal sino para obtener beneficios. Pero los textos clásicos, en especial Cicerón, parecen introducir matizaciones y nuevas acepciones en la designación y caracterización de los mismos con el tiempo. Durante la República se le define como un comerciante de baja extracción social, el tendero o el comerciante ambulante que por tierra y agua movería cantidades reducidas de mercancías. Para época imperial las fuentes nunca los caracterizan como personajes de rango elevado y dan la sensación de que el espectro de comerciantes de oficio que engloba la voz *mercator* se ha ampliado para dar cabida también a comerciantes a gran escala de todo tipo de artículos en un radio de acción muy amplio, incluso ultramarino (*ibidem*, 182).

En consecuencia, los vocablos *mercator* y *negotiator*, ambos como personajes dedicados a mover grandes cantidades de todo tipo de bienes de un lado a otro del Mediterráneo, son usados en las fuentes de manera indistinta, de forma que un *mercator* puede ser definido a la vez como *negotiator*. Sin embargo, así como el *mercator* podrá llegar a ser equiparado al *negotiator*, este último nunca lo será al primero (*ibidem*, 181).

A las sugerencias de Pucci habría que añadir, por tanto, la posibilidad de que en la raíz de la proliferación del importante aparato epigráfico que señalábamos para el eje comercial Ródano-Saona-Rin y que hacía mención a múltiples *negotiatores* especializados en la difusión y comercialización de mercaderías en cerámica, incidiese de manera especial la práctica por la que un poderoso *mercator* llegase a adoptar la denominación de *negotiator*, poseedora de altas virtudes morales propias del *vir bonus*. Con ello, comerciantes que poseyeran un elevado nivel de riquezas y a los que por su extracción social no les correspondiera en teoría esta denominación, acentuarían su imagen de prestigio ante el resto de *mercatores* más modestos. Además conseguirían restar peso al ya tradicional rechazo social, consecuencia de la dedicación específica a todo lo relacionado con la producción de cerámicas *–ars cretarii–* y el trabajo manual que no fuese el del campo⁸ (Fernández García, 1999: 62). Más cuando se detecta también durante época imperial una asociación de diversos *mercatores* a dedicaciones de tipo agroganadero que se muestra abiertamente y sin reparos, motivado quizás en parte por la rectitud moral que sugiere el trabajo de la tierra y el garantizar el abastecimiento de productos agroalimentarios derivados a la población: *mercator olearius* (CIL VI, I620), *mercatores pecuariorum* (CIL I, 1130 = CIL XIV, 2878), *mercatores frumentarii* (CIL XIV, 4620-4622), *mercator bovarius* (CIL VI, 37805) (*apud* García Brosa, 1999: 182, n. 31).

Por otro lado, y dada la consabida importancia del comercio marítimo en época imperial, los intercambios a larga distancia requirieron del concurso conjunto de los comerciantes mencionados hasta ahora con armadores *–navicularius–*, patronos *–nauclerus–* y capitanes de embarcaciones

–magister navis–, así como barqueros *–nauta–* en el medio fluvial. Es más, la figura del *navicularius* podía coincidir también con la del *negotiator* como es el caso de alguno constatado epigráficamente como *negotians vinarius et navicularis* (CIL VI, 9682). Si bien en origen este término hacía referencia de manera indistinta a cualquier persona dedicada a actividades náuticas (De Salvo, 1992: 226), el desarrollo del sistema annonario y el gran comercio que de él se desprende, devino en una transformación estructural de la profesión del *mercator-navicularius*⁹ dedicado al comercio marítimo de los primeros tiempos; el interés del Estado y el de los propios *navicularii* llevó a la formación de corporaciones donde de forma progresiva se van distinguiendo los papeles técnicos y comerciales (Palma, 1975 *apud* Chic, 1999: 38). En todo caso, el término hará estricta referencia al personaje dedicado al transporte marítimo de mercancías ajenas, fuesen propiedad del Estado o privadas, servicios que recibían una compensación económica *–vectura–* (Pons, 2009: 48); ello con independencia de que en casos particulares una misma persona pudiese desempeñar las funciones propias de otras figuras, como hemos visto. Así, siguiendo a Rickman (1980: 269) se podría decir que entre las ocupaciones de los *negotiatores* estaría, además, el naviculariado por medio de la propiedad de barcos destinados, directa o indirectamente a través del uso de dependientes o por medio del alquiler, al transporte de mercancías en general.

En esas naves y en la mayoría de los casos, las cerámicas finas constituirían una fracción accesoria del “cargamento principal”, es decir, serían un “cargamento secundario” fácilmente acomodable –pero también no percedero y de demanda continua en los puertos de destino– en los intersticios dejados por un cargamento de, por ejemplo, ánforas olearias (Nieto, 1988). El transporte e intercambio de estas cerámicas debió ser especialmente lucrativo con ocasión de los viajes efectuados por cuenta de la *annona*, donde estos productos complementarios podían reportar un beneficio neto libre de impuestos (Peacock, 1982: 158; Tchernia, 2011: 141-144) que añadiría atractivo a los pobres

⁸ Cicerón, *De Off.* I, 42, 150-151; Séneca, *Epist. Mor.* 88, 20-21.

⁹ Una asociación establecida primero por Cicerón (*De Imp. Cn. Pomp.* v, 11; *II Verr.*, v, 56, 146; *II Verr.*, v, 58, 149), y más tarde por Tácito (*Ann.*, II, 82; *Ann.*, XII, 55 *apud* García Brosa, 1999: 181, n. 26 y 27).

contratos de abastecimiento suscritos por el Estado con los distintos *navicularii* privados. Los modos de transportar las mercancías más importantes para el sustento de la vida en las ciudades, como alimentos, influyeron en los desplazamientos de otros productos no tan de primera necesidad como las vajillas cerámicas, de modo que el transporte y distribución de bienes debe ser valorado de un modo integral cual sistema orgánico y, por tanto, estudiado en su conjunto y no por productos aislados (Mannoni y Giannichedda, 2004: 242). Las cerámicas de mesa también pudieron formar parte de la carga activa que motivó la inversión en el desplazamiento por sí mismas, eso sí, en un flete –como el pecio de Culip IV y su cargamento, entre otros, de sigillata sudgálica (Nieto, 1986; Nieto *et al.*, 1989; Nieto y Puig, 2001)– quizás más heterogéneo y compuesto de bienes de muy distinta procedencia en rutas de redistribución desde los centros principales a otros secundarios en su ámbito de influencia (Nieto, 1993: 82). No obstante, es cierto que tanto los cargamentos mixtos de Culip IV y de Port-Vendres II (Colls *et al.*, 1977) como el pecio de la nave oneraria de Punta Ala “B” y su cargamento accesorio/secundario de barnices rojos itálicos de Pisa (Bargagliotti *et al.*, 2004) suponen dos de entre unos pocos ejemplos arqueológicos útiles para establecer valoraciones sólidas acerca de las dinámicas de comercialización marítima de las cerámicas finas de época romana altoimperial; los dos son producto de una misma realidad comercial caracterizada, para los primeros siglos imperiales, por una red integrada de puertos –*inter-port connectivity*–, basada en la interdependencia económica experimentada por sus respectivos *hinterlands*, cuyas actividades productivas estaban profundamente mediatizadas por las exigencias *annonarias* de Roma. Este sistema implicaba, en todo caso y de manera conjunta, a las rutas comerciales directas de puerto a puerto, sin desarticulación del cargamento y con navegación de altura y al tráfico de cabotaje a larga y corta distancia (Pasquinucci, 2008: 9).

3.2. Elementos imprescindibles para la actividad comercial a larga distancia

Otros elementos a tener en cuenta en los mecanismos del comercio a larga distancia serían

los enlaces, los centros de redistribución, las “sucursales”¹⁰ y las vías de comunicación (Mayet, 1984: 236-238). Para nosotros, los más significativos serán los lugares de redistribución de los productos y las vías de comunicación a través de las cuales tenía lugar la comercialización de las vajillas, por tierra o por agua.

En el contexto de las producciones hispanas de sigillata, Mérida ha atraído la atención de los investigadores debido a la sensacional concentración de hallazgos, sobre todo de cerámicas trienses firmadas por *V. Paternus* y *Lapillius*; considerarla como uno de los grandes centros de redistribución de las vajillas producidas en los talleres de *Tritium Magallum* es, en efecto, tremendamente recurrente. En ese sentido se pronuncia Mayet (1984: 237; 1990) desde hace años, y lo cierto es que se trata de una situación que no ha cambiado sustancialmente debido sobre todo a la cuestión no resuelta de la posible producción autóctona de estas sigillatas, hoy por hoy insostenible. No obstante la autora, a pesar de plantear más preguntas que respuestas, sí traza una sugestiva asociación que, como veremos más adelante, parece poder rastrearse para nuestro caso particular. Esto es, la capacidad puntual de algunos miembros de las élites municipales, y por tanto quizás “comisionadas”, de condicionar la dirección e intensidad de los flujos de las cerámicas finas de los grandes talleres hispanos en virtud de acuerdos y contratos con los comerciantes y, por qué no, con los propios *negotiatores*.

De tratarse de un centro de redistribución como todo apunta, es decir, un lugar central geográficamente privilegiado donde radicar “oficinas” de distribución y comercialización, cabría preguntarse en qué términos se desarrollaba. Siendo coherentes con el esquema propuesto, debemos pensar que el productor –*officinator*–, a través de una fructífera transacción comercial, se desentiende de la carga de vasos producida en sus respectivos talleres. La gestión comercial de esta queda ahora en manos de *mercatores/negotiatores* que no sabemos si asumirían las cargas del transporte hasta los centros de redistribución, pero que indudablemente

¹⁰ El entrecomillado es nuestro, en tanto que se trata de una terminología con profundas implicaciones económicas, a nuestro juicio muy discutibles en su aplicación al mundo romano.

debieron beneficiarse ampliamente del negocio¹¹. No obstante, ¿pudo darse la participación activa y control de los representantes del Estado sobre las ventajas de la actividad a modo de imposición de tasas e impuestos –*vectigalia*– sobre los intercambios? Lo cierto es que, desde la óptica actual, esto haría de Mérida un lugar de mercado con grandes posibilidades pero poco atractivo, a no ser que los beneficios potenciales redujesen el peso de los, podríamos decirlo así, inconvenientes impositivos. La perspectiva cambiaría radicalmente si ese control no tuviera lugar como tal y/o en algún caso la actividad complicase a dignidades públicas que a título privado participasen de ella, tanto de sus cargas como de sus ventajas.

Recordemos que Nieto (1986: 102) otorga a Narbona un desempeño equivalente al de Mérida, pero esta vez respecto a las sigillatas sudgálicas. Y añade la posibilidad de que una vez llegada a puerto la mercancía desde la zona de Millau, esta fuese recibida, no por *negotiatores* con los que previamente existiese un acuerdo de venta, sino por agentes comerciales delegados de los talleres –*institores*–, quienes completarían las transacciones en el momento del embarque (*ibidem*, 114). Ello vendría a rubricar la hipótesis expuesta por Pucci que prevé la asunción por parte de algunos *officinatores* de determinadas funciones atribuidas tradicionalmente al *negotiator*, incluso valiéndose de la figura jurídica de los *servi negotiatores* (Di Porto, 1997; Cerami 2001: 164; 2008: 93-96) como sugiere Pasquinucci (2010: 8) para las grandes manufacturas de *Cn. Ateius*; ¿fueron *Valerius Paternus* y *Lapilius*, alfareros asentados en el entorno de *Tritium Magallum*, dinámicos emprendedores metidos a *negotiatores* capaces de armar una red de agentes y transportistas que gestionasen de forma delegada la comercialización de las cerámicas a tales distancias? o ¿fueron por contra, y no menos importante, regidores de un conjunto de talleres que disfrutaron de jugosos acuerdos con potentes “hombres de negocios” afincados en la capital de la Lusitania? El panorama no es halagüeño a pesar del importante caudal de datos de índole arqueográfica reseñados día a día –sobre todo hallazgos e identificación de algunos nuevos talleres productores de sigillatas en

áreas interiores de la Península–. Ni siquiera con documentos tan extraordinariamente significativos como los grafitos de La Graufesenque (Hermet, 1923; Duval, 1956; Marichal, 1974, 1988; Vernhet y Bémont, 1990-1991; Bémont y Vernhet, 1992-1993) o Pisa (Camodeca, 2006) se han podido resolver de un modo definitivo y sin mediar la especulación –de la que en algunos casos son plenamente conscientes (Polak, 1998: 120)–, cuestiones como las que acabamos de plantear.

Entre las vías y medios de comunicación empleados en la distribución de las cerámicas finas, y dado el elevado ahorro que supone respecto a cualquier otro sistema, “le transport par eau se taille évidemment la part du lion”. Con estas palabras tan elocuentes resume Morel (1983: 71) la relación establecida entre las cerámicas y su transporte en la Antigüedad, teniendo en cuenta además que, sobre todo durante época republicana y en la Península Itálica, muchos talleres se situaron en zonas costeras –barnices negros de Cales, campaniense A, sigillata itálica de la Bahía de Nápoles, sigillata itálica de Pisa...–. Prueba de este tránsito de mercancías marítimo son los innumerables pecios repartidos por todo el Mediterráneo entre cuyo cargamento hundido figuraban vajillas cerámicas procedentes de distintos puntos del Imperio. Sin embargo, los grandes desplazamientos comerciales en ruta directa observarán el movimiento de las cerámicas finas, no como el cargamento cuyos ulteriores beneficios justifican la “puesta en agua” del navío, sino como aquel que, sin hacer ventajoso el viaje a larga distancia, acompañaba y parasitaba al cargamento principal, redondeando al final el balance de los intercambios (Nieto, 1988: 388-389). En este sentido, Morel (*ibidem*) señala que la solución a la aparente disonancia descrita entre, por un lado, el escaso “valor añadido” conocido para las cerámicas y, por otro, la profusión de los desplazamientos por mar de estos bienes, debía residir en el trato preferencial dado en estas cargas a los productos agrícolas –por lo general procedentes de una misma zona de origen–, más fácilmente ponderables y de mayores beneficios. Por contra, para distancias más reducidas, se desarrolló un comercio marítimo de cabotaje o redistribución desde los puertos principales hacia otros secundarios, donde las vajillas cerámicas

¹¹ Entendido el término como aquello que es objeto o materia de una ocupación lucrativa o de interés (DRAE, 2001).

constituyen, ahora sí, una parte importante del flete (Nieto, 1988: 392).

No hay que olvidar el papel desempeñado por los cursos de los ríos en los movimientos de mercancías de todos los tipos. A él está vinculado el paradigmático surgimiento de la producción y comercialización del aceite bético a partir del triángulo *Hispalis-Astigi-Corduba* (Ponsich, 1983). Entre los ss. I y III d. C., ingentes cantidades de este producto partieron hacia amplias regiones del Imperio desde *stationes fisci* de control asentadas en *Corduba*, *Astigi*, *Hispalis*, *Lacca*, *Ad Portum* y *Malaca* (Chic, 1988). Ello fue posible también gracias a la progresiva concentración de la propiedad que parece advertirse en las grandes áreas oliveras entre el Guadalquivir y el Genil, especialmente desde el reinado de Claudio cuando, además, aparece por primera vez la costumbre de marcar las ánforas olearias en las *figlinae* fundiarias (Chic, 1994: 26; Leal, 2005: 156). Este

emperador ofreció un gran impulso a esta producción y, por extensión, a la *annona* con medidas en beneficio de la misma que garantizasen el abastecimiento a los frentes atlánticos y, entre otros, a los ejércitos que actuaban en *Britannia* y puede que también en *Mauritania* (Pons, 2001, 2006).

Pero, continuando, muchos de los grandes centros productores de cerámicas finas se situaron en zonas de interior pero siempre vinculados más o menos directamente a importantes cursos de agua (Fig. 1) a través de muchos de los cuales, además, se abastecieron de bienes a militares y población en general en amplias zonas de la Europa noroccidental. Por tanto, a través de grandes ríos se garantizó la salida de los productos desde sus talleres de origen hacia mercados más alejados, pero también el abastecimiento de los mismos a otros puntos. Así, las sigillatas aretinas, fabricadas a varios centenares de kilómetros de la costa central itálica, inundaron los mercados mediterráneos ayudándose del



FIG. 1. Localización de los principales centros y áreas productoras de sigillatas clásicas y su relación con los grandes valles de los ríos y cursos de agua en el marco de las regiones occidentales del Imperio.

río Arno. Lo mismo ocurre en el cercano taller umbro de Scoppieto, en el curso alto del río Tíber (*i. e.* Bergamini, 1995, 2002-2003, 2007; Nicoletta, 2003; Gaggiotti, 2006), por no hablar de los centros norítálicos en torno al Po y la Llanura Padana. Por su parte, las manufacturas de la Galia central, como Lezoux, disfrutaron de la conexión del Allier con el Loira, uno de los principales cursos de agua de toda Francia. También algunos de los más importantes establecimientos sudgálicos, Montans o Banassac, gozaron de una posición privilegiada, mediante afluentes, con respecto al Garona y la vertiente atlántica francesa actual. La Muette de Lyon crece a la reconfortante sombra del eje comercial Ródano-Saona-Rin y Rheinzabern junto al curso de este último; también en lo que fue la Galia belga Chémery y Lavoye orbitan sobre el Mosa. En la Península Ibérica tanto Tricio como Los Villares de Andújar destacan por su posición en los cursos altos del Ebro y Guadalquivir, dos de las principales arterias fluviales peninsulares.

Sin embargo, el vínculo de La Graufesenque —la mayor de todas estas aglomeraciones productivas tanto en volumen de producción como en difusión alcanzada en los mercados— con estos grandes cursos fluviales se presenta más difuso o quizás menos determinante en la distribución de sus vasos. Efectivamente, una posición privilegiada en los términos que venimos describiendo no excluye en ningún caso la posibilidad de una comercialización vía terrestre en territorios donde el poder y la administración de Roma se sustentan sobre una red viaria especialmente densa que facilita los movimientos por tierra, como sin duda fue el caso de las provincias de Aquitania y, sobre todo, de la Galia Narbonense. Esto, unido a la relativa cercanía a Narbona y su puerto, hacía aumentar exponencialmente las posibilidades de comercialización. Narbona, considerada desde la Antigüedad como el mayor puerto comercial de la Galia¹² y situada en una encrucijada de caminos por tierra descrita por las vías *Domitia* y *Aquitana* (Köning, 1970; Castellvi *et al.*, 1997; Coulon, 2007), y por mar —ahí se asentaban las más importantes corporaciones de *navicularii* (De Salvo, 1992: 396-412)—, era escala obligada de navíos y centro de distribución y embarque de productos hacia todo el occidente

mediterráneo, e incluso Roma a través de Ostia (Gayraud, 1981: 146).

En una tesitura análoga se despliega la oferta de sigillatas hispánicas del área en torno a *Tritium Magallum*. Esta región productora se ubica en la cuenca media-alta del Ebro, por cuyo valle discurre la vía *De Italia in Hispanias* del *Itinerario Antonino*, concretamente en el tramo entre Tarragona y Astorga —*Ab Asturica Terracone*— (Roldán, 1975: 38-43 y 95-96; Ariño *et al.*, 1991; Ariño y Magallón, 1992-1993). En esta última enlaza con la vía *Ab Emerita Asturicam*, que unía Mérida y Astorga (Roldán, 1971, 2007; Rollán, 2002). Hoy no hay duda de que la propia *Asturica* actuó como centro de redistribución regional de bienes y productos manufacturados para todo el noroeste peninsular (Morillo, Amaré y García Marcos, 2005). De ahí, el tráfico de estos bienes procedente de la región productora alrededor de Tricio se dirigiría hasta *Emerita* (Sáenz Preciado, 2007: 391). Además, a través de centros como *Iulobriga* que actuarían de enlace, no hemos de subestimar el flujo de estas vajillas por la vía que conecta Herrera de Pisuegra y los puertos y establecimientos litorales de la franja norte costera peninsular como *Brigantium*, *Portus Blendium*, *Portus Victoriae*, *Flaviobriga*, *Oiasso*... objeto todos ellos de un intenso tráfico de bienes articulado por la ruta marítima del Cantábrico (Marcos, 1990; Naveiro, 1991; Fernández Ochoa y Morillo, 1994a, 1994b; Fernández Ochoa, 2003) que, asimismo, propició la llegada regular y la dispersión de sigillatas hispánicas en la Aquitania meridional (Réchin, 1997), incluso hasta *Burdigala* y su área de influencia (Mayet, 1969; Martin, 2002). Finalmente, la circulación de estos y otros muchos artículos hacia Tarragona para encontrar el Mediterráneo en *Dertosa* encontró un gran apoyo en la navegación fluvial por el Ebro a su paso por los numerosos puertos y embarcaderos que lo flanqueaban, al menos, desde *Vareia*¹³ (Beltrán, 1961).

En consecuencia, y partiendo de la idea tradicionalmente admitida que considera a las vías terrestres como un factor que impulsa el surgimiento y desarrollo de las actividades comerciales y productivas —en general, y de las cerámicas en particular—, lo expuesto en los párrafos anteriores

¹² Diodoro de Sicilia, *Biblioth. Hist.* v, 38, 5.

¹³ Plinio el Viejo *N.H.*, III, 3, 21.

parece abundar en esta idea. Se traza, según parece, una norma articulada en torno a la dependencia compartida del taller y de los centros productores de cerámicas destinadas a su comercialización como tales respecto a la red de calzadas principales y/o los grandes ejes fluviales. De un modo paradigmático, en los talleres del sur de la Galia, aun careciendo aparentemente de una asociación clara con estos dos elementos por su posición ligeramente desplazada de los dos ejes viales más destacados de la provincia –*Vía Domitia*, *Via Aquitania*– y de los grandes ríos vertebradores de la región –Garona y Ródano–, una densa red de caminos secundarios –o escasamente conocidos en las fuentes antiguas– y enlaces fluviales que ofrecían unas garantías aceptables al transporte (Passelac, 1986: 35) generó las condiciones necesarias para el establecimiento de la actividad y, seguramente, en zonas con las materias primas más adecuadas de las que abastecerse.

Por el contrario, Juan Tovar (1990, 298) planteaba la idea de que la relación de dependencia expuesta se alterase en favor de los polos de actividad artesanal, es decir, dando lugar a “una situación de carácter inverso en la que un centro de producción estimule o desencadene la apertura de nuevos caminos, o al menos potencie los ya existentes”; aunque es tremendamente sugerente, consideramos que esta no debió constituir la norma.

4. Antropología del comercio de vajillas cerámicas: apuntes acerca de valor, gustos y consumidores

Cuando Morel (1983: 73) se pregunta si “les clients exercent-ils quelque influence sur le commerce de la céramique”, introduce en el discurso un aspecto lamentablemente poco conocido y, aún hoy, a menudo dejado de lado por consideraciones puramente económicas, aquel que se refiere a los consumidores. El sesgo resultante es importante y las evidentes reticencias del investigador ante una materia que se presta en exceso a la especulación quizás hayan escondido tras de sí deficiencias teóricas –o la reproducción irreflexiva de ellas– en las que se juzga a “lo económico” como un hecho aislado que experimenta un desarrollo propio al margen de las esferas social, política e

ideológica. Tradiciones locales, hábitos alimenticios y simples gustos estéticos que hunden sus raíces en el pasado étnico modelan repertorios y adaptan en mayor o menor grado formas vasculares a una realidad concreta, aun en coyunturas históricas que exhiben tendencias uniformistas en sus demostraciones culturales como lo fue el mundo romano altoimperial.

En efecto, podemos aceptar que al comercio y adquisición de las cerámicas finas afectaron en primer lugar condicionantes de naturaleza social y cultural que, en lugares y tiempos diversos, pudieron originar situaciones en apariencia contradictorias. Así, la depreciación que desde inicios de época imperial sufren las sigillatas en el territorio itálico entre las clases más acomodadas –que muestran ahora una mayor inclinación por las vajillas en metal– (Mayet, 1984: 238) contrasta visiblemente con la situación de la Península Ibérica donde aún, y por algún tiempo más, en amplios territorios el predominio de las producciones indígenas en la configuración de las facies cerámicas es incuestionable. En estas, los vasos de barniz rojo añaden un toque de prestigio y distinción social a sus poseedores, a la vez que constituyen un signo de integración cultural en el ámbito de producción de esa cerámica, aunque su uso pueda variar en las sociedades receptoras (Bats, 1987: 214-215). En Italia, esas mismas vajillas quedan incorporadas de un modo progresivo a los ajuares domésticos de los sectores de la población menos pudientes. De este modo, el carácter cambiante de los factores que determinan el valor social y/o cultural de una vajilla inscrita en una sociedad dada aconseja un análisis contextualizado de sus elementos.

En la configuración de los gustos estéticos de los consumidores, inducidos o no por los agentes de comercio o por los propios *officinarios*, se advierten mecanismos análogos que Balil (1961: 290-291) expresaba del siguiente modo: “Por lo que sabemos, la terra sigillata hispánica se desarrolla en un mundo provincial, paraclásico, no influido por el ideario estético neoático o pergaménico que vemos en Arezzo, Puteoli o en la zona norte de Italia”; y añade que la misma “se desarrolla en un mundo cuya estética no es orgánica sino abstracta, cuyo arte no aspira ni a la narración ni a la ilustración, sino eminentemente a la decoración en

cuanto es ornamento”. Tras ello se oculta, en esta ocasión, un bagaje cultural acumulado que determina los términos en que este gusto se despliega.

No obstante, y a nuestro juicio, el gusto de los compradores no resulta determinante en la configuración de los repertorios formales. De hecho, el productor introduce los gustos que considera que pueden satisfacer al cliente, incluyendo los vasos que reproducen prototipos importados que el consumidor tiene en alta estima social. A la vez se añaden elementos vasculares próximos a las tradiciones locales buscando una mayor aceptación del producto por parte de la población, sobre todo en los primeros momentos, aunque también como resultado de la incorporación de artesanos locales al ciclo productivo de una nueva clase cerámica cuya técnica procede de ámbitos alóctonos. De este modo, con el inicio de una producción comienza, al mismo tiempo, un viaje desde la innovación y la variabilidad formal hasta una acusada estandarización de las formas y una reducción drástica de los repertorios, lo cual no excluye la aparición de nuevos tipos a lo largo del tiempo a los que afecta, de la misma manera, dicho proceso de estandarización. Esto deja cada vez menos espacio, o ninguno, a la inspiración particular del artesano, la que determina una mayor complejidad de los repertorios iniciales y que poco a poco esta desaparece en favor de la eficiencia productiva.

5. En torno a un caso de estudio en la *Baetica*

5.1. Medios de transporte y redes comerciales

En esta provincia personas y productos circularon sin dificultades y de un modo eficiente por las más importantes rutas de comunicación. Como en otros lugares, la configuración de la red de transportes y la elección de medios empleados estuvo fuertemente condicionada por la geografía de la región, primero con arterias de navegación y caudales modestos que limitaban la movilidad de mercancías; segundo, por la abrupta orografía de Sierra Morena o las cordilleras béticas que dificultaba el discurrir de vías terrestres elevando aún más los gastos de desplazamiento de los artículos y decretando cierto grado de aislamiento económico para importantes porciones del territorio

respecto a núcleos y áreas cercanas a las costas y grandes cursos fluviales.

Diversas han sido las propuestas de valoración de dichos gastos de transporte que, sin duda, debieron tener fuertes implicaciones en la implantación no solo de actividades económicas rurales en el entorno más próximo de las ciudades, sino también de otras de carácter artesanal como es la producción de vajillas cerámicas. Muchas, estimadas sobre el Edicto de Precios de Diocleciano y el valor del *modius kastrensis*¹⁴, reflejan una relación de eficiencia entre medios de transporte fácilmente intuible y que autores como Catón hacen explícita en sus recomendaciones¹⁵. En esas correspondencias –coste/velocidad– la navegación marítima ocupa un lugar principal como medio proporcionalmente más barato y rápido, frente al tránsito terrestre con tiros como procedimiento más gravoso y lento.

Más allá de los ya clásicos trabajos de Carreras (1994), la aproximación de Arnaud (1998) sobre la definición de las áreas suburbanas en las ciudades, sus actividades artesanales desarrolladas y la relación de estas con las vías y medios de transporte parece un argumento positivo a favor de la capacidad de incidencia económica de las comunicaciones en el surgimiento y desarrollo en unos lugares u otros de ciertas actividades productivas y de su proyección comercial. Al mismo tiempo constituye un ejemplo evidente de la transportabilidad relativa y variable de uno u otros artículos que no debemos soslayar y que dependerá no solo de las características de los materiales y su adecuación a uno u otro medio de transporte, sino de los costes que pudieran generarse (Mannoni y Giannichedda, 2004: 242).

A pesar de la ventaja que muestra el desplazamiento por mar sobre las demás formas hay que recordar que este tipo de tráfico podía ser restringido e incluso impedido en condiciones meteorológicas adversas por los riesgos de ellas derivadas,

¹⁴ Los datos obtenidos por Duncan-Jones (1974) fueron más tarde revisados por Deman (1987), que, sin variar sustancialmente las cifras, mantiene el orden de relación proporcional para los distintos medios de transporte por mar, vías fluviales y vías terrestres.

¹⁵ Textualmente Catón (*Agr.* 1, 3) observa: “oppidum validum prope siet aut mare aut amnis, qua naves ambulat, aut via bona celebrisque”.

haciéndose casi imposible durante el invierno y muy complicado en primavera y otoño. El fluvial estuvo indicado de un modo especial para los movimientos comerciales en el interior por el espacio de carga que brinda al comerciante; y el carro gozó de la estima del ejército por su capacidad y rapidez por las vías mejor adecuadas que transcurrían por terrenos suaves (Leal, 2005: 234) aunque siempre se prefirió a los animales de carga en otro tipo de terrenos más abruptos (Carreras, 1994: 25), en campaña cuando no existía la posibilidad de transitar por caminos carreteros. No en vano el tiro, debido a los elevados dispendios implícitos, siempre mantuvo un papel marginal en el comercio privado y, más aún, local donde la mula y el asno fueron el medio ligero de transporte por excelencia en el marco de un comercio que a nivel cotidiano y local se encontraba fundado sobre los intercambios continuados de pequeño volumen en valor y dimensiones (Arnaud, 1998: 79). Así pues, a pesar de que la gestión de los transportes terrestres, en general, resultaba onerosa nunca se desaprovechó respecto a otros medios y redes de comunicación (Laurence, 1998: 134-136; *apud* Leal, 2005: 235).

Ya en época imperial, el eje vial sobre el que van a pivotar las comunicaciones provinciales por tierra será la *via Augusta*; gran parte discurre sobre el trazado de la antigua *vía Heraklea* y extensión de la que discurría entre *Saetabis* y Cástulo; la adecuación de unos tramos y construcción de otros nuevos se debe a Augusto, si bien según Sillières (1990: 586) será Tiberio quien complete sus obras. Conviene recordar cómo Augusto hizo bascular el trazado por *Obulco* de la antigua *vía Heraklea* hasta Córdoba por el Guadalquivir a través de *Epora* como el trayecto más corto a la capital; desde Cástulo a Gades atraviesa las 4 capitales conventuales. Orbitando perpendicular y transversalmente sobre ella, de forma secundaria, transcurren las vías *Corduba-Emerita*, *Itálica-Emérita*, *Corduba-Malaca*, cuyo trazado hasta *Anticaria* llevó el nombre de *via Domitiana Augusta* (Stylov *et al.*, 2004); a la capital provincial concurrían igualmente distintas vías que le otorgaban el carácter nodal que le corresponde como tal, partiendo de ahí caminos hacia la Meseta y Extremadura (*Corduba-Sisapo* y *Corduba-Toletum*) (Melchor, 1995). También *Hispalis*, el gran puerto de

la región, es protagonista de esta red de caminos: de ella parten los caminos que unen el bajo Guadalquivir con diversos puntos del cuadrante suroccidental (*Hispalis-Emerita* y *Hispalis-Pax Iulia*), la costa mediterránea (*Hispalis-Malaca*, parcialmente sobre la *Astigi-Malaca*) y el extremo más meridional (*Hispalis-Baessipo*) (Padilla, 1989). Aun fuera de la Bética, desde *Castulo* la conexión resultaba fluida con la Meseta y con todo el sureste (*Castulo-Sisapo*, *Castulo-Carthago Nova* y *Castulo-Urci*) (Carrasco, 1997; Jiménez, 1993). Por la costa una vía enlazaba *Carthago Nova* con *Gades*. Un articulado perfectamente planificado que, en definitiva, interconectaba y conducía a los principales puntos de producción y redistribución comercial, buscando cursos fluviales o costas para así dar solución a gran parte de las necesidades de abastecimiento estatales y de la población.

De lo ya observado sobre el transporte fluvial se desprende el papel capital que el *Baetis* desempeñó para las comunicaciones provinciales. Ese desplazamiento por agua era el más cómodo y barato, especialmente para portes de mercancías voluminosos en distancias considerables. Por ello, la política viaria de Roma en esta zona meridional aconsejaba la decidida adecuación para el transporte de las vías navegables interiores. El “Nilo” de Andalucía se abría al mar a través del *lacus Ligustinus*¹⁶, hoy cegado por sedimentos fluviales, que hacía factible la penetración de los navíos de mayor tonelaje hasta la misma *Hispalis*. Más arriba, sobre todo a partir de *Ilipa*, se imponía el uso de embarcaciones de escaso calado¹⁷. El transcurso navegable quizás alcanzó las proximidades de *Castulo* en determinados períodos, entre los meses del estío y los invernales, bien porque el caudal resultara claramente insuficiente o bien porque fuera excesivo, haciendo peligrosa la navegación hacia abajo e imposible hacia arriba (Chic, 2003). Tras el *Baetis*, el *Singilis* –Genil– se prestaba a la navegación a partir de Écija¹⁸, aunque en las épocas

¹⁶ Avieno, *O. M.* 284-285.

¹⁷ Para los tipos de embarcaciones en la navegación por el Guadalquivir y otros ríos y lagunas interiores de Hispania en época romana *cf.* los trabajos de Parodi (2000, 2001) y su síntesis, obra conjunta con Izco (Parodi e Izco, 2002) sobre diversos aspectos de la navegación antigua por la gran arteria bética.

¹⁸ Plinio, *N.H.* III, 12.

del año con mejores condiciones en el río pudo haber incluido el trayecto adicional hasta Puente Genil (Sillières, 1990: 727). Tanto en uno como en otro curso fluvial, su condición de navegable limitó el asentamiento de *figlinae* envasadoras de aceite a los tramos en los que el transporte fluvial presentaba menores dificultades a las embarcaciones y sus voluminosos cargamentos de ánforas. El resto de cursos fueron navegables en sus estuarios y tramos inferiores dando servicio, muchos de ellos, a factorías salazoneras.

Más allá de las desembocaduras se desplegó el tráfico marítimo de un modo complementario al que se desarrolló en los cursos fluviales. Así, con la expansión territorial y la consecución de la política atlántica desde el inicio de la presencia romana estable en Britannia y la ocupación definitiva de las provincias del norte de África, se habilitaron nuevas rutas para abastecer unos territorios cada vez más alejados del Mediterráneo y donde debían llegar suministros al ejército. De especial interés son las conexiones comerciales con el norte de África si valoramos que la mayor difusión extrapeninsular de las sigillatas de Los Villares de Andújar tuvo lugar en las ciudades tingitanas; se concentra especialmente en núcleos costeros pero también interiores de la vertiente atlántica magrebí (Boube, 1965; Sotomayor, 1972). Es lógico si aceptamos que gran parte del comercio altoimperial bético se proyectaba con fuerza hacia el otro lado del Estrecho, como demuestra la circulación de moneda de cecas hispanas en suelo africano (Gozalbes, 1994). En contraste, el menor volumen de numerario norte-africano en Hispania (*idem*, 2000a) podría significar una reducida presencia de comerciantes mauritanos en las costas meridionales peninsulares en el marco de una dinámica de intercambios donde los comerciantes hispanos parecen haber asumido mayoritariamente las inversiones y el riesgo de la actividad comercial (*idem*, 2000b: 256-257).

Por proximidad, no fueron una sino varias las rutas de la Bética con la *Mauretania Tingitana* que fueron intensamente utilizadas por los comerciantes que frecuentaban las costas del norte de África desde hacía siglos. Así, el intercambio comercial se producía a partir de diversos puntos en la costa meridional hispana hacia ambos lados

del estrecho. Desde *Gades*, *Baessipo*, *Baelo*, *Carteia*, *Traducta* y *Malaca* como puertos más significativos, hubo un intenso tráfico de bienes donde Cádiz y su área de influencia capitalizaron los intercambios de la vertiente atlántica y Málaga los de la mediterránea (Gozalbes, 2000c). La conexión marítima, realizada de uno u otro modo, dependió de las necesidades concretas de unas travesías que seguían 3 trayectos distintos: la ruta atlántica que, tras alcanzar el cabo Trafalgar viniendo desde Gades, se dirigía hacia los puertos del litoral atlántico africano, desde *Tingi* a Sala pasando por *Lixus*; el segundo camino correspondía al de las costas del *fretum Herculeum* –estrecho de Gibraltar–, a través del cual la comunicación era especialmente fluida entre Belo –lugar preeminente que ocupaba *Carteia* hasta época augustea– y *Tingi*, una ruta que se consolida tras la incorporación definitiva de las *Mauritaniae* en época de Claudio; por último, desde la costa bética mediterránea más alejada de la africana, el viaje podía prolongarse algo más, entre 1 y 2 días, y principalmente desde *Malaca*, puerto que también recibió la visita frecuente de comerciantes de la zona de Melilla y Orán (Gozalbes, 2000b: 261-263).

De todas formas, según Plinio¹⁹, la cabeza de puente y punto de cruce de mayor trasiego de pasajeros y mercancías se situó en el enlace *Baelo-Tingi* por *Mellaria*, a pesar de las carencias de la primera en las comunicaciones con el interior (Gozalbes, 2000c; Alonso y García, 2003: 194-196). Es comprensible si valoramos que se trata de uno de los puntos donde, por cercanía, la comunicación podía mantenerse durante todo el año frente a los inconvenientes de la navegación propios de los meses de mayor riesgo para las travesías, cuando el mar permanecía cerrado –*mare clausum*– al tráfico marítimo (Gozalbes, 2000b: 260).

5.2. El gran comercio de vajillas cerámicas béticas. El complejo alfarero romano de Los Villares de Andújar (Jaén), Municipium Isturgi Triumphale

Conocido como el segundo mayor centro productor hispano (Fernández García, 1998) tras la

¹⁹ N.H., V, 2.

imponente área productora de Tricio, sabemos que permaneció activo entre mediados del s. I y primera mitad del II d. C. Sus productos –sobre todo sigillatas y paredes finas– se comercializaron regularmente en el sur peninsular, alcanzando también otros mercados ultramarinos en las costas atlánticas de *Mauretania Tingitana*.

En el proceso que protagoniza este centro y la comercialización de sus productos se combinan la red de caminos y una vía navegable como el Guadalquivir, fundamental para cubrir distancias más amplias, además de las facilidades del propio medio para el aprovisionamiento de materias primas²⁰.

Asumido el papel desempeñado por las redes terrestres en la distribución de las vajillas cerámicas se llega a dos conclusiones claras: una que tal transporte resultaba caro para una mercancía de escaso valor añadido, cuyos gastos de desplazamiento a largas distancias reducirían notablemente los márgenes de lucro; otra, consecuencia parcial de la anterior, es que el desplazamiento por tierra resultaría limitado en términos de distancias, aunque se recurra al mismo en el interior, donde no existan alternativas. Vías de comunicación menos costosas conectadas a centros urbanos desde los cuales se redistribuiría –o talleres locales que surtieran de cerámicas y servicios de mesa– harían más atractivo al comerciante modesto la venta y distribución de unos bienes a los que entonces puede acceder en una relación de precios más ventajosa.

Así, en la distribución de las cerámicas isturgitanas a nivel local, regional o provincial, los caminos van a cobrar una especial relevancia en las etapas finales de la comercialización de los artículos al destinatario último. Pero, además, el uso de estas vías debió depender de otras variables como que los cursos navegables de agua se contemplaran para matizar costos en los desplazamientos río arriba y diferenciarlos de los que se producían río abajo. Por tanto, el trazado de las vías más o menos abrupto y el estado de conservación de las mismas podía determinar un

²⁰ Para estas y otras cuestiones remitimos a nuestra tesis doctoral recientemente defendida: Suburbia cretariae. *Nuevas lecturas en torno a procesos de producción y sustratos productivos en el complejo alfarero de Los Villares de Andújar (Jaén)*. Tesis doctoral presentada en 2011 en la Univ. de Granada.

déficit de abastecimiento de algunos productos de no muy alto valor para ciertas áreas.

En el caso de Los Villares de Andújar, estas vías y caminos protagonizaron el aprovisionamiento del propio territorio, y de los centros urbanos más próximos a través de los cuales, a su vez, proveer a ferias y mercados locales. En territorios más alejados la dinámica se repite, aunque canalizada por el río hasta los grandes centros de redistribución provinciales como *Corduba* o *Hispalis*. Gran parte del tráfico de cerámicas generado iría escalando por estos centros que también lo eran de comunicaciones nodales por tierra, interconectados por la *via Augusta* en el caso de las capitales provinciales, o por otras arterias no de menor importancia que discurrían por los suaves perfiles de las campiñas del medio y bajo valle del Guadalquivir para conectar unos con otros a diversos núcleos jerárquicos. Otra gran porción de esa producción puede que acabase directamente en los puertos marítimofluviales de los que partían rutas extraprovinciales que comentaremos *infra*.

Esta dinámica de intercambios que implicaban a las cerámicas finas de Los Villares de Andújar, sobre la base del esquema trazado *supra*, se desprende igualmente de las valoraciones realizadas por Melchor (1999: 261, 263-264) sobre los flujos comerciales desde la depresión del Guadalquivir hacia las campiñas centrales andaluzas. Para ello, la vía que unía *Castulo* y *Obulco* con *Malaca* –antigua vía ibérica– fue la preferida por los comerciantes como opción de transporte menos costosa para la distribución de todo tipo de bienes, incluidas las vajillas de los talleres de *Isturgi*, sobre todo a lo largo del tramo comprendido entre el alto Guadalquivir y las campiñas cordobesa y jienense al sur del río. De este modo, como ya señalamos antes, los mercados de los populosos y florecientes núcleos alejados de ríos y mares navegables se garantizaban el suministro desde los centros de redistribución y de producción; asentamientos como *Obulco*, *Iponoba* (Cerro del Minguillar, Baena), *Torreparedones* o *Igabrum* (Cabra) no debieron experimentar significativas dificultades para acceder regularmente a los vasos producidos en Andújar²¹, bien distribuidos desde los

²¹ Son numerosos y cada vez más abundantes los datos acumulados para una valoración conjunta de la dispersión

mismos talleres o desde las grandes aglomeraciones urbanas a orillas del Guadalquivir. En términos de distancias, el propio Melchor (*ibidem*, 264) establece en el umbral de las 50/60 millas romanas de esa circulación por vía terrestre el límite de lo que hoy denominaríamos rentabilidad a los ojos del comerciante o del vendedor ambulante que recorre los mercados y ferias locales. Consideramos que esta cifra es orientativa en regiones donde los condicionantes geográficos y las posibilidades del transporte de bienes se aproximasen por similitud a las existentes por entonces en la Bética. Hacia el sur, más allá del tramo medio y bajo del Genil o de los sistemas béticos iniciales que dificultan el paso hasta las depresiones intrabéticas, la distribución de los productos de Los Villares sería seguramente más intermitente.

No obstante, esos valores que parecen un buen punto de partida para calibrar la difusión de las cerámicas de Andújar podían incrementarse hasta las 70/80 millas, en lugares interiores donde los agentes de distribución, a pesar de disponer de viarios en las mejores condiciones, no pudieran acceder a opciones de transporte menos onerosas. No sería de extrañar que allí, debido a carencias en los mecanismos de abastecimiento, los artículos sufrieran ajustes en su valor para lograr una venta más atractiva ante el vendedor, emprendedor o los propios *officinarios*, aun a distancias elevadas y por tierra; incluso es posible que el comerciante aceptase menor margen de beneficio. Sintomático de esta situación es el abastecimiento a las ciudades del extremo sur de la Meseta –campos de Montiel y Calatrava– al norte de Cástulo, como *Oretum* (Granátula de Calatrava), *Mentesa Oretana* (Villanueva de la Fuente) (Zarzalejos, 2003) y *Libisosa* (Lezuza), también en el sureste o Levante, como en la actual comarca almeriense de Los Vélez (Fernández García y Guerrero, 1994), en *Ilici* (Alcudia de Elche) y en La Serreta de Alcoy (Poveda, 1999, 2005) o el más elocuente

de las cerámicas finas de Los Villares de Andújar, pero este no es lugar para desarrollar amplios listados de sus hallazgos en el extremo meridional. Remitimos, de un modo testimonial, a los primeros análisis acerca de la presencia y difusión peninsular de esta producción elaborados a inicios de los 80 por Serrano (1980, 1983a y b), realizados tras la monografía de Roca (1976).

de *Sisapo*²². Entendemos que en esta dispersión de elementos vasculares tanto la vía Augusta o la *Castulo-Carthago Nova* –por el Guadiana Menor–, ambas hacia el Levante, y las calzadas que conducían de Cástulo a *Sisapo*²³ y *Oretum* desempeñan un papel protagonista que sin duda podía ser asistido por la red de *viae vicinales* que conducían, desde poblaciones como *Isturgi* y *Cantigi*, a través de las sierras hasta los numerosos focos mineros de Sierra Morena oriental (Los Escoriales, El Centenillo, Salas de Galiarda, Diógenes...).

A pesar de todo, el grueso de la distribución de vajillas isturgitanas se produjo, sin duda, a través del *flumen Baetis*, y aunque no queda claro desde el punto de vista físico y espacial cómo se articuló esta relación a nivel microespacial, desde los inicios de la investigación en los alfares de Los Villares de Andújar ya se apuntaba abiertamente hacia las capacidades añadidas que el río ofrecía para el buen funcionamiento comercial del asentamiento y de la distribución de sus productos (Roca, 1976: 103-104). Esas posibilidades se sustentaban –al igual que la economía de grandes regiones del Imperio– sobre las capacidades naturales que los grandes cursos de agua continentales podían ofrecer en el interior.

Sobre la viabilidad de este transporte por el río Grande, con apreciaciones interesantes sobre sus características hidrológicas y topográficas, hay notables referencias en las fuentes literarias antiguas. El testimonio de Estrabón²⁴ es el más sustancioso ya que permite establecer una jerarquía en las circunstancias de la navegación fluvial concretamente a lo largo de 4 tramos bien diferenciados (Sillières, 1990: 705; Fornell, 1997: 130-131; Chic, 2003): uno hasta *Hispalis*, que bien podía acoger en sus aguas incluso a los grandes navíos de alta mar con amplios tonelajes –*naves onerariae*–;

²² Será especialmente durante época flavia cuando en esta última se registren porcentajes elevados de materiales originarios de talleres asentados en los suburbios de *Isturgi* (Zarzalejos, Arévalo y Fernández Ochoa, 1999).

²³ Puede que en el caso concreto de *Sisapo* no haya que descartar la posibilidad de una distribución a partir de otras estaciones fluviales más al sur (*Epora?*, *Corduba?*) de las que partirían caminos secundarios; estos atravesarían la sierra por los pasos menos escarpados de Fuencaliente para, de ese modo, adentrarse en el Valle de Alcudia.

²⁴ III, 2, 3.

de ahí a *Ilipa Magna* aún remontaba, por un cauce algo menos amplio, la influencia de las mareas favoreciendo el tráfico de embarcaciones fluviales pero de gran capacidad de carga –*naves caudicariae*–, las mismas que hacían el recorrido entre Ostia y Roma por el Tíber; más arriba hasta alcanzar la capital provincial, *Corduba* –“incluso hasta algo más arriba”²⁵, cuando la influencia marina ha desaparecido por completo, *lintres* y *scaphae* ribereñas acaparan el tráfico fluvial de esta parte del río y compensaban su menor flete con un mayor número.

Pero, como Sillières y otros (1990: 705; Fornell, 1997: 130), nos preguntamos, ¿y más allá? A pesar de las discrepancias, consideramos²⁶ que la distribución vía fluvial de cerámicas finas de Los Villares se produjo de forma episódica, asociada a la temporalidad del transporte en el tramo medio-alto. Este carácter periódico del tráfico puede haber determinado el tratamiento y las interpretaciones ambiguas de este fenómeno por parte de los autores clásicos e investigadores. Desde nuestra perspectiva la solución al problema podría residir en la definición clara del concepto navegable que en la Antigüedad debieron manejar estos autores; esta no debió diferir mucho de la actividad y el transporte que tenían lugar en un curso de agua cuyo régimen hidrológico permitiese un tráfico regular y bidireccional de botes durante casi todo el año, aunque en algunos puntos del curso medio fuese necesario recurrir a diques y presas para garantizarlo durante el estiaje; pero seguramente también debió depender de que tales embarcaciones dispusieran, junto con una profundidad de cauce suficiente, de una capacidad de carga importante que hiciese efectiva la circulación de grandes cantidades de bienes y personas.

Por otra parte, dadas las condiciones de caudal que presentaba el otro gran río de la región, el *Singilis* –de cuya navegabilidad hasta *Astigi* tenemos suficientes referencias²⁷, seguramente este y sus *c.* 50 km navegables sirvieron para la distribución de las cerámicas finas de Los Villares hacia las actuales campiñas centrales andaluzas. En su ayuda, seguramente, obrarían los caminos que, lo

mismo que junto al Guadalquivir, existirían también a uno y otro lado del Genil conectando con *Astigi* y, así, con la *via Augusta*. En efecto, la *Colonia Augusta Firma Astigi* estaba llamada a convertirse, ya desde su constitución y por su posición privilegiada, en un fértil valle cerca de las proximidades del principal afluente del Guadalquivir, en uno de los principales centros de producción de excedentes agrícolas de la Bética y de redistribución de bienes en general en su área de influencia (Chic, 2011).

La articulación conveniente de los medios y las redes que estamos describiendo dio como resultado en último término una distribución que podemos tildar de extrabética y en la que el tráfico de estos vasos desde las estaciones marítimas cobra especial relevancia (Fig. 2). Desde los muelles de *Hispalis* y *Gades*, partirían los *vasa fictiles* isturgitanos en cantidades significativas y como cargamento secundario hacia los mercados de las costas atlánticas de la Península, hasta por lo menos el estuario del Tajo. Cada vez son más numerosos y cuantitativamente importantes los conjuntos de sigillatas de los talleres de Los Villares de Andújar identificados en yacimientos portugueses, muchos costeros como el de la Ilha do Pessegueiro, donde supera con holgura en presencia a los productos tritienses (Silva y Soares, 1993); en menor proporción en otros sitios en torno a la desembocadura del *Tagus* y el puerto de *Olisipo* (Sepúlveda *et al.*, 2002)²⁸: en la actual Povos (Dias, 1995-1997), en *Scallabis* (Santarém) (Viegas, 2003), en el fondeadero y factoría de salazones de Tróia (Fonseca, 2004) o en la villa de Alto da Cidreira (Cascais) (Nolen, 1988); en el extremo sur, en localizaciones más o menos alejadas de las costas pero a las que llegaban, sin duda, desde puertos como el de Sines, *Ossonoba* (Faro), *Balsa* (Tavira) y la propia *Onuba*: es el caso de los conjuntos de *Mirobriga* (Santiago do Cacém) (Quaresma, 1999), São Cucufate (Vidigueira) (Étienne, Makaroun y Mayet, 1994), Quinta de Marim (Olhão) (Silva, Soares y Coelho-Soares, 1992), Represas (Beja) (Étienne, Makaroun y Mayet,

²⁸ Cf. también Silva, R. B.: *Marcas de oleiro em terra sigillata da Praça da Figueira (Lisboa): contribuição para o conhecimento da economia de Olisipo (séc. I a.C.-séc. II d. C.)*. Dissertação de Mestrado em Arqueologia presentada en 2005 en la Univ. do Minho/Instituto do Ciências Sôciais.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ Ruiz Montes: *op. cit.* n. 20: 158-159.

²⁷ Plinio, *N.H.* III, 1, 12.

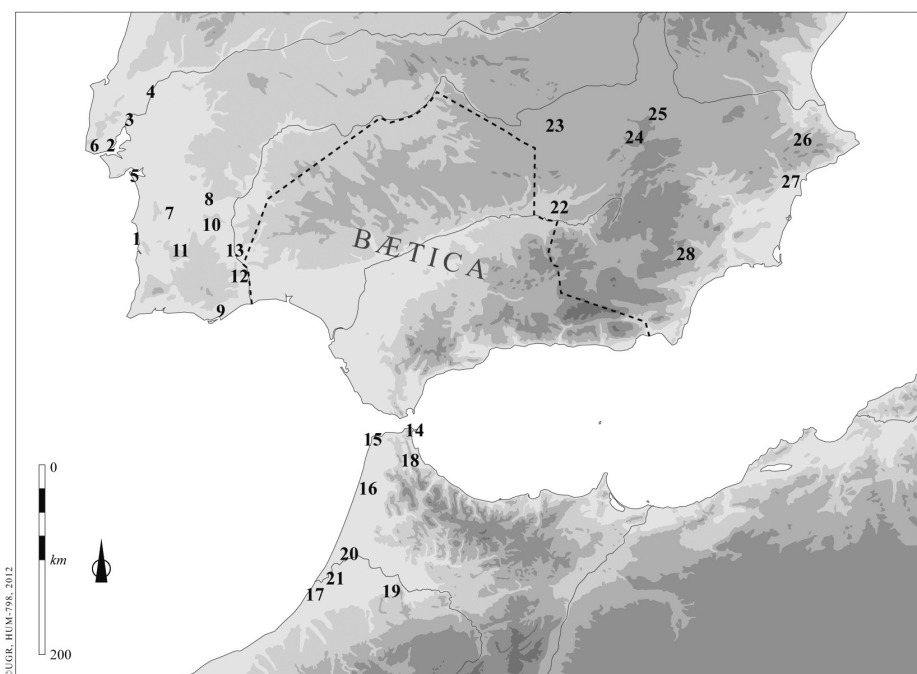


FIG. 2. Lugares fuera de la Bética mencionados en el texto con hallazgos significativos de sigillatas hispánicas de Los Villares de Andújar: 1. Ilha do Pessegueiro; 2. Olisipo (Lisboa); 3. Povos; 4. Scallabis (Santarém); 5. Tróia; 6. Alto da Cidreira (Cascais); 7. Mirobriga (Santiago do Cacém); 8. São Cucufate; 9. Quinta de Marim (Olhão); 10. Represas (Beja); 11. Vipasca (Aljustrel); 12. Montinho das Laranjeiras (Alcoutim); 13. Mvrtilis (Mértola); 14. Septem Fratres (Ceuta); 15. Cotta; 16. Lixus; 17. Sala (Chellah); 18. Tamuda; 19. Volubilis; 20. Banasa; 21. Thamusida (Sidi Ali ben Ahmed); 22. Castulo (Cazlona); 23. Oretum (Granátula de Calatrava); 24. Mentesa Oretana (Villanueva de la Fuente); 25. Libisosa (Lezuzza); 26. La Serreta (Alcoi); 27. Ilici; 28. Los Vélez.

1994; Lopes, 1994) y *Vipasca* (Aljustrel) (Ferreira y Andrade, 1964); pero también alcanzan puntos relativamente alejados de las costas a través de cauces navegables como el del Guadiana, en cuyo curso bajo se sitúa Montinho das Laranjeiras (Alcoutim) (Coutinho, 1997), antes de llegar a *Murtilis* (Mértola).

El comercio marítimo de estos vasos también se dirigió, como sabemos desde hace décadas, hacia toda la *Mauritania Tingitana*, aunque muy especialmente en su vertiente atlántica. Así, las sigillatas hispánicas de las *officinae* isturgitanas se encuentran con frecuencia en lugares del litoral como *Septem Fratres* (Ceuta) (Fernández García, 1988; Daura Jorba, 1988), la factoría de *Cotta*, en *Lixus* (Souk Khemis du Sahel) o *Sala* (Chellah) (Boube, 1977, 1999); estos productos, además,

acceden y penetran hacia tierras interiores cada vez más alejadas de las costas hasta ciudades como *Tamuda*, *Volubilis*, *Banasa* (Boube, 1965, 1966, 1968-1972a, 1968-1972b, 1968-1972c) o *Thamusida* –Sidi Ali ben Ahmed–, donde últimamente la representatividad de estas cerámicas se cuantifica en un 25% del total de las de producción peninsular²⁹. Tradicionalmente se ha señalado a *Belo* como el puerto que pudo haber registrado el mayor volumen de trasiego de sigillata de Andújar camino a África sosteniendo esa apreciación, entre otras razones, en la disposición natural de su puerto a mantener a lo largo de todo el año el grueso del tráfico de personas y mercancías con la otra orilla del Estrecho. La cercanía con las costas

norteafricanas, como ya hemos visto, reducía drásticamente la posibilidad de percances en las rápidas travesías, incluso en los meses con condiciones más desfavorables al desarrollo de la navegación. Estando de acuerdo con ello, pero también valorando la posibilidad de que la producción de cerámicas en *Isturgi* tuviese lugar principalmente o, al menos, más intensamente durante algunos meses del año –coincidiendo con el inicio de la temporada hábil para cualquier tipo de navegación marítima y determinado por las mejores condiciones de la navegabilidad fluvial–, sería excesivo, simplista y aventurado hacer caer sobre *Belo* en exclusiva el peso de la

²⁹ Marri, F. (2010): *L'importazione delle sigillate in Mauretania Tingitana: i materiali di Thamusida e le rotte mediterranee*. Tesis de doctorado presentada en 2010 en la Univ. de Siena, p. 77.

distribución de estos artículos cuando puertos como *Baessipo* y, en especial, el *Portus Gaditanus* registraban el trasiego de innumerables embarcaciones que partían o llegaban a puerto, en muchas ocasiones realizando comunicaciones directas con los de la *Tingitana*.

Efectivamente, el carácter de la difusión de estas vajillas es marcadamente atlántico y acompaña al tráfico de salazones, vino o aceite, que tuvo lugar entre las dos orillas de la zona, y muy especialmente a partir de época de Claudio. Con ello, al final, se dibuja un mapa de distribución de estas vajillas que incluiría con seguridad las antiguas provincias romanas de la Bética, el sur de la Lusitania, el extremo sur de la Tarraconense y gran parte de la *Mauritania Tingitana*, con particular incidencia en su facies atlántica.

6. Valoración final respecto al comercio de cerámicas finas de origen bético

A pesar de la imagen de gran comercio que de todo este fenómeno pueda extraerse, el tráfico de cerámicas finas de origen bético, como las de Los Villares de Andújar, nunca pudo compararse a la distribución y abastecimiento de sigillatas procedentes del área de *Tritium Magallum*, cuya actividad se extendió por un territorio mucho más amplio y con un volumen de producción en posición de alcanzar mercados más alejados y concurrentes; una capacidad de comercialización apoyada, sin duda, en una estructura comercial –redes, agentes, vehículos, etc.– perfectamente engrasada que podía permitirse establecer lugares de mercado y redistribución en el interior peninsular –así *Augusta Emerita*– y relegar las producciones meridionales procedentes de *Isturgi* a un segundo plano. Esto no habría sido posible sin un producto comparativa y relativamente más rentable en la venta a las mismas distancias de distribución.

Para entender aún mejor los mecanismos de comercialización de cerámicas finas romanas en la Bética y sur peninsular quedan por resolver otras cuestiones como el grado de difusión en la costa mediterránea de las producciones hispanas de barniz rojo en general e isturgitanas en particular, grado que creemos limitado por la competitividad

y empuje de los flujos comerciales de vajillas importadas desde todos los rincones del Mediterráneo. En este sentido, el panorama que parece entreverse en la propia *Carthago Nova*³⁰ respecto a la presencia de vasos de barniz rojo procedentes de grandes centros productores hispanos puede ser sintomática de una circulación restringida por unas especiales condiciones del comercio en las áreas litorales de la vertiente mediterránea.

A lo largo del s. I d. C. la producción y comercialización de cerámicas finas –en especial, la de las sigillatas– en la Bética constituye la respuesta a unas necesidades de vajilla cerámica por parte de la población apenas atendida por la deficitaria, atomizada y desestructurada producción de vajillas de barniz rojo locales, las de tipo Peñaflor, de moda en torno al cambio de Era y en la primera mitad del s. I d. C.

Bibliografía

- ALONSO VILLALOBOS, C. y GARCÍA VARGAS, E. (2003): “Geopolítica imperial romana en el Estrecho de Gibraltar: el análisis geoarqueológico del puerto de ‘Baelo Claudia’ y el emplazamiento de ‘Mellaria’ (Tarifa, Cádiz)”, *Habis*, 34, pp. 187-200.
- ARIÑO, E. y MAGALLÓN, M. A. (1992-1993): “Problemas de trazado de las vías romanas en la Provincia de La Rioja”, *Zephyrus*, XLIV-XLIV, pp. 432-455.
- ARIÑO, E.; LANZAROTE, M. P.; MAGALLÓN, M. A. y MARTÍN BUENO, M. (1991): “Las vías *De Italia in Hispanias* y *Ab Asturica Terracone*. Su influencia en el emplazamiento y desarrollo de las ciudades en el valle medio del Ebro”, *Bolskan*, 8, pp. 243-270.
- ARNAUD, P. (1998): “Vers une définition géodynamique des suburbia: Eléments pour une zonation des zones péri-urbaines”, *Caesarodunum*, XXXII, pp. 63-81.
- ATKINSON, D. (1942): *Report on Excavations at Wroxeter (the Roman city of Viroconium) in the County of Salop 1923-1927*. Oxford.
- BALIL, A. (1961): “Notas sobre terra sigillata hispánica (III)”, *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, 69, pp. 283-299.
- BARGAGLIOTTI, S.; CIBECCHINI, F. y GAMBONI, P. (2004): “The Punta Ala ‘B wreck’: a mixed cargo of the Hadrianic Period”. En PASQUINUCCI, M. y

³⁰ Sobre la escasa presencia de estos productos en la capital del *conventus cartaghinensis* ya hemos escrito recientemente (Quevedo, Peinado y Ruiz, 2007).

- WESCKI, T. (eds.): *Close Encounters: Sea-and Riverborne Trade, Ports and Hinterlands, Ship Construction and Navigation in Antiquity, the Middle Ages and in Modern Time*. BAR Int. Ser., 1283. Oxford, pp. 93-103.
- BATS, M. (1987): "Consommation, production et distribution de la vaisselle céramique". En ROUIL-LARD, P. y VILLANUEVA-PUIG, Ch. (eds.): *Grecs et Ibères au IV^e siècle av. J.-C. Commerce et Iconographie*. Revue des Études Anciennes, LXXXIX, Bordeaux, pp. 197-216.
- BELTRÁN MARTÍNEZ, A. (1961): "El río Ebro en la Antigüedad clásica", *Caesaraugusta*, 17-18, pp. 65-78.
- BÉMONT, C. y VERNHET, A. (1992-1993): "La fournée des nones d'octobre", *Annales de Pegasus*, 2, pp. 19-21.
- BERGAMINI, M. (1995): "Un insediamento produttivo sul Tevere in territorio tudertino", *Journal of Ancient Anthropology*, III, pp. 179-194.
- (2002-2003): "Scoppieto (Terni). Scavo di un complesso produttivo di età romana (anni 1995-1998)", *Notizie degli Scavi di Antichità*, XIII-XIV, pp. 5-88.
- (2007): "Stato della ricerca e degli studi". En BERGAMINI, M. (coord.): *Scoppieto I. Studi del territorio e dei materiali (Lucerne, Opus doliare, Metalli)*. Firenze, pp. 57-70.
- BINTLIFF, J. L. (2002): "Going to Market in Antiquity". En OLSHAUSEN, E. y SINNABEND, H. (eds.): *Zu Wasser und zu Land*. Stuttgarter Kolloquium, 7. Stuttgart, pp. 209-250.
- BOUBE, J. (1965): *La terra sigillata hispanique en Maurétanie Tingitane. I. Les marques de potiers*. Études et Travaux D'Archéologie Marocaine, vol. I. Rabat.
- (1966): "La terra sigillata hispanique en Maurétanie Tingitane. Supplément au Catalogue des marques de potiers", *Bulletin d'Archéologie Marocaine*, 6, pp. 115-143.
- (1968-1972a): "La terra sigillata hispanique en Maurétanie Tingitane. Supplément II au Catalogue des marques de potiers", *Bulletin d'Archéologie Marocaine*, 8, pp. 67-108.
- (1968-1972b): "Les fouilles de la nécropole de Sala et la chronologie de la terra sigillata hispanique", *Bulletin d'Archéologie Marocaine*, 8, pp. 109-118.
- (1968-1972c): "Index des marques hispaniques trouvées à Sala", *Bulletin d'Archéologie Marocaine*, 8, pp. 119-126.
- (1977): *Sala III, Les Nécropoles: les planches*. Coll. Villes et sites archéologiques du Maroc. Rabat.
- (1999): *Les nécropoles de Sala*. Paris.
- CAMODECA, G. (2006): "Graffito con conto di infor-nata di sigillata tardo-italica da Isola di Migliarino (Pisa)". En MENCHELLI, S. y PASQUINUCCI, M. (eds.): *Territorio e produzioni ceramiche: paesaggi, economia e società in età romana*. Pisa, pp. 207-216.
- CAMPOS CARRASCO, J. M. (2009): "El urbanismo del municipio romano de Turobriga (Aroche, Huelva)". En CRUZ-AUÑÓN, R. y FERRER, E. (coords.): *Estudios de Prehistoria y Arqueología en homenaje a Pilar Acosta Martínez*. Sevilla, pp. 465-482.
- CARRASCO, G. (1997): "Sobre CIL II, 3270 y la antigua vía romana de comunicación Cástulo. Sísapo". En CRIADO, M. (coord.): *Caminería hispana (Actas del III Congreso Internacional de Caminería Hispánica, Morelia, Michoacán)*. Michoacán, pp. 183-192.
- CARRERAS, C. (1994): *Una reconstrucción del comercio en cerámicas: la red de transporte en Britania*. Barcelona.
- CASTELLVI, G.; COMPS, J.-P.; KOTARBA, J. y PEZIN, A. (1997): *Voies romaines du Rhône à l'Èbre: via Domitia et via Augusta*. Documents d'Archéologie Française, 61. Paris.
- CERAMI, P. (2001): "Exercitio Negotiationum. Tipologia storico-giuridica della disciplina dei rapporti commerciali". En *Iuris vincula. Studi in onore di M. Talamanca*, vol. V. Napoli, pp. 149-168.
- (2007-2008): "Impresa e societas nei primi due secoli dell'impero", *Annali del Seminario Giuridico*, 52, pp. 75-132.
- CHIC, G. (1988): *Epigrafía anfórica de la Bética II. Los rótulos pintados sobre ánforas olearias. Consideraciones sobre la annona*. Sevilla.
- (1994): *La proyección económica de la Bética en el Imperio Romano (época altoimperial)*. Sevilla.
- (2003): "Navegación fluvial por el Guadalquivir". En *El Baetis-Guadalquivir, puerta de Hispania (Actas del I Ciclo de Estudios sobre Sanlúcar de Barrameda)*. Sanlúcar de Barrameda, pp. 39-88.
- (2005): "El comercio de la Bética altoimperial", *Habis*, 36, pp. 313-332.
- (2006): "Neuroeconomía: nuevas orientaciones en los estudios de Historia Económica", *Antigüedad y Cristianismo*, XXIII, pp. 953-963.
- COLIN, X. (2000): "Commerçants itinérants et marchands sédentaires dans l'Occident romain". En LO CASCIO, E. (ed.): *Mercati permanenti e mercati periodici nel mondo romano*. Capri, pp. 149-160.
- COULON, G. (2007): *Les Voies romaines en Gaule*. Paris.
- COUTINHO, H. (1997): *Terra sigillata clara do Montinho das Laranjeiras (1990 e 1991)*. Alcoutim.
- DARK, K. (2001): "Proto-industrialization and the Economy of the Roman Empire". En POLFER, M. (dir.): *L'artisanat romain: évolutions, continuités et ruptures (Italie et provinces occidentales)*. Monographies Instrumentum, 20. Montagnac, pp. 19-29.
- DAURA, A. (1988): "La cerámica sigillata altoimperial en Ceuta". En *Actas del Congreso Internacional "El Estrecho de Gibraltar"*. Madrid, pp. 953-976.
- DEMAN, A. (1987): "Reflexions sur la navigation fluviale dans l'antiquité romaine". En *Histoire économique de l'Antiquité*. Louvain-la-Neuve, pp. 81-83.

- DIAS, L. F. (1995-1997): "Terra sigillata da villa romana de Povos (Villa Franca de Xira). Estudio preliminar", *Cira*, 7, pp. 13-24.
- DRAE = REAL ACADEMIA ESPAÑOLA (2001): *Diccionario de la lengua española*, 22.ª edición. Madrid.
- DUNCAN-JONES, R. (1974): *The Economy of the Roman Empire: quantitative studies*. Cambridge.
- DUVAL, P.-M. (1956): "Composition et nature des graffites de La Graufesenque", *Études Celtiques*, VII, 2, pp. 251-268.
- ÉTIENNE, R.; MAKAROUN, Y. y MAYET, F. (1994): *Un grand complexe industriel a Tróia (Portugal)*. Paris.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, M. I. (1988): "Estudio de algunos fragmentos decorados procedentes del centro de producción de TSH de los Villares de Andújar (Jaén) documentados en el solar ceuti". En *Actas del Congreso Internacional "El Estrecho de Gibraltar"*. Madrid, pp. 953-976.
- (1998): "Características de la sigillata fabricada en Andújar". En FERNÁNDEZ GARCÍA, M. I. (ed.): *Terra Sigillata Hispánica: estado actual de la investigación*. Jaén: Univ. de Jaén, pp. 49-104.
- (1999): *Breve introducción al estudio de la terra sigillata*. Andújar.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, M. I. y GUERRERO, G. (1994): "Cerámicas romanas del Museo Arqueológico y etnográfico de los Vélez profesor Guirao: las producciones de terra sigillata". En *Arqueología en la comarca de los Vélez (Almería): homenaje al profesor Miguel Guirao Gea*. Revista Velezana. Vélez Rubio: Instituto de Estudios Almerienses, pp. 145-167.
- FERNÁNDEZ OCHOA, C. (ed.) (2003): *Gijón, puerto romano. Navegación y comercio en el Cantábrico durante la Antigüedad*. Gijón.
- FERNÁNDEZ OCHOA, C. y MORILLO, A. (1994a): *De Brigantium a Oiasso. Una aproximación al estudio de los enclaves marítimos cantábricos en época romana*. Madrid.
- (1994b): "La ruta marítima del Cantábrico en época romana", *Zephyrus*, XLVI, pp. 225-231.
- FERREIRA, O DA V. y FREIRE DE ANDRADE, R. (1964): "Algumas marcas de oleiro em terra sigillata de vipsca (Aljustrel)", *Revista de Guimarães*, 74, pp. 317-322.
- FICHES, J. L.; GUY, M. y PONCIN, L. (1978): "Un lot de vases sigillés des premières années du règne de Néron dans l'un des ports de Narbonne", *Archeonautica*, 2, pp. 185-220.
- FONSECA, C. P. (2004): "A terra sigillata do fundeadoiro de Tróia", *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 7.1, pp. 421-449.
- FORNELL, A. (1997): "La navegabilidad en el curso alto del Guadalquivir en época romana", *Florentia Illiberritana*, 8, pp. 125-147.
- FRAYN, J. (1993): *Markets and Fairs in Roman Italy. Their Social and Economic Importance from the Second Century BC to the Third Century AD*. Oxford.
- GAGGIOTTI, M. (2006): "Scoppieto. Caratteri del territorio". En MENCHELLI, S. y PASQUINUCCI, M. (coords.): *Territorio e produzioni ceramiche: paesaggi economia e società in età romana*. Pisa, pp. 91-105.
- GARCÍA BROSA, G. (1999): "Mercatores y negotiatores: ¿simples comerciantes?", *Pyrenae*, 30, pp. 173-190.
- GAYRAUD, M. (1981): *Narbonne antique: des origines à la fin du III^e siècle*. Revue Archéologique du Narbonnaise, sup. 8. Paris.
- GOZALBES, E. (1994): "Moneda y proyección económica: la difusión de las monedas de cecas hispano-romanas en el Norte de África", *Numisma*, 234, pp. 142-156.
- (2000a): "Un documento del comercio hispano-africano: las monedas de cecas mauritanas aparecidas en Hispania". En LÁZARO, M.; GÓMEZ BARCELÓ, J. L. y RODRÍGUEZ LÓPEZ, B. (coords.): *Homenaje al profesor Carlos Posac Mon*. Ceuta, pp. 207-228.
- (2000b): "Vías de comunicación entre Hispania y el Norte de África en época romana". En OLIVEIRA, J. V. (coord.): *3º Congresso do Arqueologia Peninsular*, vol. 6. Oporto, pp. 253-266.
- (2000c): "La navegación en Tarifa en época romana", *Revista de Estudios Tarifeños*, 39, pp. 4-9.
- (2007): "Demografía de la Hispania romana tres décadas después", *Historia Antigua*, 31, pp. 181-208.
- GOUDINEAU, Ch. (1974): "La céramique dans l'économie de la Gaule", *Dossiers de L'Archéologie*, 6, pp. 103-109.
- HASSALL, M. (1978): "Britain and the Rhine Provinces: epigraphic evidence for Roman trade". En PLAT TAYLOR, J. DU y CLEERE, H. (eds.): *Roman Shipping and Trade: Britain and the Rhine Provinces*. Research Reports, 24. London: CBA, pp. 41-48.
- HERMET, F. (1923): *Les graffites de la Graufesenque près Millau (Aveyron)*. Rodez.
- HODDER, I. (1974): "The distribution of two types of Romano-British coarse pottery in the West Sussex region", *Sussex Archaeological Collections*, 112, pp. 86-96.
- HODDER, I. y ORTON, C. (1976): *Spatial Analysis in Archaeology*. Cambridge.
- HULL, M. R. (1958): *Roman Colchester*. Soc. Antiq. Res. Repts., xx. Oxford.
- JIMÉNEZ COBO, M. (1993): "La vía Cástulo-Saetabis". En *Caminería hispana. Actas del I Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, vol. 1, pp. 133-140.
- JUAN TOVAR, L. C. (1990): "Alfares y vías de comunicación en la Hispania Romana. Acercamiento a una relación". En MAGALLÓN, M. A. (coord.): *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*. Zaragoza, pp. 293-299.

- JUHÁSZ, G. (1936): "A Lezouxi terrasigillata gyárak Aquincumi lerakata", *Archaeologiai Ertesítő*, 49, pp. 33-48.
- KÖNIG, I. (1970): *Die Meilensteine der Gallia Narbonensis. Studien zum Strassenwesen der Provincia Narbonensis. Itinera Romana. Beiträge zur Strassengeschichte des römischen Reiches*, vol. 3. Berna.
- LAURENCE, R. (1998): "Land transport in Roman Italy: costs, practice and the economy". En *Trade, traders and the Ancient City*. London-New York, pp. 129-148.
- LEAL, P. (2005): *La Bética bajo Claudio. Una perspectiva económica*. Écija.
- LIGT, L. DE (1991): "The roman peasantry demand, supply, distribution between town and countryside II. Supply, distribution and a comparative perspective", *Münstersche Beiträge zur antiken Handelsgeschichte*, 10.1, pp. 33-77.
- (1993): *Fairs and Markets in the Roman Empire*. Amsterdam.
- LOPES, C. (1994): *A Sigillata de Represas. Tratamiento informático*. Coimbra.
- MACMULLEN, R. (1970): "Market-Days in the Roman Empire", *Phoenix*, XXIV, 4, pp. 333-341.
- MANNONI, T. y GIANNICCHEDDA, E. (2004): *Arqueología de la producción*. Barcelona.
- MARCOS GARCÍA, M. A. (1990): "La ruta comercial cantábrica en el Imperio romano". En HACKENS, T. y MIRÓ, M. (eds.): *Le commerce maritime romain en Méditerranée occidentale*, PACT, 27. Strasbourg, pp. 129-146.
- MARICHAL, R. (1974): "Nouveaux graffites de la Graufesenque IV", *Revue des Études Anciennes*, LXXVI, 3-4, pp. 266-292.
- (1988): *Les graffites de La Graufesenque*. Gallia, sup. 47. Paris.
- MARTIN, Th. (2002): "Un vase en terre sigillée hispanique trouvé au Mas d'Agenais (Lot-et-Garonne)". En GENIN, M. y VERNHET, A. (dirs.): *Céramiques de la Graufesenque et autres productions d'époque romaine. Nouvelles recherches. Hommages à Bettina Hoffmann*. Archéologie et Histoire Romaine, 7. Montagnac, pp. 289-294.
- MAYET, F. (1969): "Expansion de la ceramique sigillée hispanique en Aquitaine", *Mélanges de la Casa de Velázquez*, v, pp. 73-101.
- (1984): *Les céramiques sigillées hispaniques*. Paris.
- MELCHOR, E. (1995): *Vías romanas de la provincia de Córdoba*. Córdoba.
- (1999): "Contactos comerciales en el Alto Guadalquivir, el valle medio del Betis y la zona costera malagueña durante el Alto Imperio", *Habis*, 30, pp. 253-269.
- MOREL, J.-P. (1983): "Les producteurs de biens artisanaux en Italie à la fin de la République". En *Les bourgeois municipales italiennes aux II^e et I^{er} siècle av. J.-C.* Paris-Napoli, pp. 21-39.
- MORILLO, Á.; AMARÉ, M. T. y GARCÍA MARCOS, V. (2005): "Asturica Augusta como centro de producción y consumo cerámico". En FERNÁNDEZ OCHOA, C. y GARCÍA DÍAZ, P. (eds.): *Unidad y diversidad en el Arco Atlántico en época romana (III Coloquio Internacional de Arqueología en Gijón: Gijón, 2002)*. BAR Int. Ser., 1371. Oxford, pp. 139-161.
- NAVEIRO, J. L. (1991): *El comercio antiguo en el Noroeste peninsular*. Monografías Urxentes do Museo, 5. La Coruña.
- NICOLETTA, N. (2003): "I produttori di terra sigillata di Scoppieto", *RCRF Acta*, 38, pp. 145-152.
- NIETO, J. (1986): "El pecio Culip IV: observaciones sobre la organización de los talleres de Terra sigillata de La Graufesenque", *Archeonautica*, 6, pp. 81-120.
- (1988): "Cargamento principal y cargamento secundario". En *Navires et commerces de la Méditerranée antique. Hommage à Jean Rougé*. Cahiers d'Histoire XXXIII, 3-4. Lyon, pp. 379-396.
- (1993): "De la Dragendorff 29 a la Hayes 8: consideraciones sobre el comercio marítimo en los siglos I y II d. C.", *Cypsela*, x, pp. 77-85.
- NIETO, J.; JOVER, A.; IZQUIERDO, P.; MARTÍN, A.; PUJOL, M.; PALOU, H. y COLOMER, S. (1989): *Excavacions arqueològiques subaquàtiques a Cala Culip. I*. Centre d'Investigacions arqueològiques de Girona, Sèrie monogràfica, 9. Girona.
- NIETO, J. y PUIG, A. M. (2001): *Excavacions arqueològiques subaquàtiques a Cala Culip. III. Culip IV: la Terra Sigillata decorada de La Graufesenque*. Girona.
- NOLEN, J. S. (1988): "A villa romana do Alto de Cidreira (Cascais). Os materiais", *Coimbra*, 18, pp. 61-140.
- PADILLA, A. (1989): *La provincia romana de la Bética (253-422)*. Écija.
- PALMA, A. (1975): "L'evoluzione del naviculariato tra il I ed il III sec. d. C.", *Atti dell'Accademia di Scienze morali e politiche*, 86, pp. 7-31.
- PASQUINUCCI, M. y MENCHELLI, S. (2010): "Il sistema portuale di Pisa: dinamiche costiere, import-export, interazioni economiche e culturali (VII sec. a. C. - I sec. d. C.)". En *Atti del XVII Congresso Internazionale di Archeologia Classica*. Bollettino di Archeologia online I, Volume speciale B/B6/1. URL: http://151.12.58.75/archeologia/bao_document/articoli/1_PASQUINUCCI_MENCHELLI.pdf (03-12-2012).
- PASSELAC, M. (1986): "Les ateliers du sud de La France. Les premiers ateliers". En BÉMONT, C. y JACOB, J.-P. (eds.): *La terre sigillée gallo-romaine. Lieux de production du Haut Empire: implantations, produits, relations*. Documents d'Archéologie Française, 6. Paris, pp. 35-38.

- PEACOCK, D. P. S (1982): *Pottery in the Roman world: an ethnoarchaeological approach*. London.
- POLAK, M. (1998): "Old wine in new bottles. Reflections on the organization of the production of terra sigillata at La Graufesenque". En BIRD, J. (ed.): *Form and Fabric: studies in Rome's material past in honour of B.R. Hartley*. Oxbow Monographs, 80. Oxford, pp. 115-122.
- POLFER, M. (2001): "L'archéologie de l'artisanat et le débat sur la nature de l'économie romaine: quelques réflexions critiques". En POLFER, M. (dir.): *L'artisanat romain: évolutions, continuités et ruptures (Italie et provinces occidentales)*. Monographies Instrumentum, 20. Montagnac, pp. 19-29.
- PONS, L. (2001): "La presencia de las Dressel 20 en la Mauritania Tingitana". En *Congreso Internacional Ex Baetica Amphorae: Conservas, aceite y vino de la Bética en el Imperio Romano (Écija-Sevilla, 1998)*. Écija, pp. 925-933.
- (2006): "L'importation de l'huile bétique en Tingitane et l'exportation des salaisons de Tingitane (terme IIIe siècle après J.-C.)", *Cahiers Glotz*, XVII, pp. 61-77.
- PONSICH, M. (1983): "Le facteur géographique dans les moyens de transport de l'huile de Bétique". En BLÁZQUEZ, J. M. y REMESAL, J. (eds.): *Producción y comercio del aceite en la antigüedad. Segundo Congreso Internacional. Sevilla 1982*. Madrid, pp. 101-113.
- PORTO, A. DI (1997): "Il diritto commerciale romano. Una 'zona d'ombra' nella storiografia romanistica e nelle riflessioni storico-comparative dei commercialisti". En *Nozione, formazione, e interpretazione del diritto dall'età romana alle esperienze moderne. Ricerche dedicate al professor Filippo Gallo*, vol. III. Napoli, pp. 413-452.
- POVEDA, A. M. (1999): "Las producciones de terra sigillata hispánica y su comercialización en el sureste de Hispania". En ROCA, M. y FERNÁNDEZ GARCÍA, M. I. (coords.): *Terra Sigillata Hispánica. Centros de fabricación y producciones altoimperiales. Homenaje a M.ª Angeles Mezquiriz*. Málaga, pp. 209-230.
- (2005): "El santuario ibero-romano de La Serreta y la información de su terra sigillata", *Recerques del Museu d'Alcoi*, 14, pp. 99-122.
- PUCCI, G. (1993): "I bolli sulla terra sigillata: fra epigrafia e storia economica". En HARRIS, W. V. (ed.): *The inscribed economy. Production and distribution in the Roman empire in the light of instrumentum domesticum*. Journal of Roman Archaeology, sup. 6. Ann Arbor, pp. 73-80.
- QUARESMA, J. C. (1999): "Terra sigillata africana, hispánica, focense tardia e cerâmica africana de cozinha de Mirobriga (Chãos Salgados, Santiago do Cacém)", *Conimbriga*, 38, pp. 137-200.
- QUEVEDO, A.; PEINADO, M. V. y RUIZ MONTES, P. (2007): "La terra sigillata hispanica en la curia de Carthago Nova: sobre una presencia escasa", *Cvdas*, 7-8, pp. 107-116.
- RAEPSAET, G. y CHARLIER, M. Th. (1988): "Aspects de l'organisation du commerce de la céramique sigillée dans le Nord de la Gaule au II^e siècle de notre ère. II. Négociants et transporteurs. La géographie des activités commerciales", *Münsterische Beiträge zur Antiken Handelsgeschichte*, VII, 2, pp. 45-69.
- RÉCHIN, F. (1997): "Le faciès céramique aquitain, exemples et réflexions méthodologiques", *Isturiz*, 9, pp. 595-624.
- RENFREW, C. (1977): "Introduction: Production and exchange in early societies, the evidence of pottery". En PEACOCK, D. P. S. (ed.): *Pottery and Early Commerce. Characterization and Trade in Roman and Later Ceramics*. London-New York-San Francisco, pp. 1-20.
- RHODES, M. (1989): "Roman Pottery Lost en route from the Kiln Site to the User - A Gazetteer", *Journal of Roman Pottery Studies*, 2, pp. 44-58.
- RICE, P. M. (1987): *Pottery analysis: a sourcebook*. Chicago.
- RICKMAN, G. E. (1980): *The corn supply of ancient Rome*. Oxford.
- ROCA, M. (1976): *Sigillata hispánica producida en Andújar*. Jaén.
- ROLDÁN, J. M. (1971): *Iter ab Emerita Asturicam. El Camino de la Plata*. Salamanca.
- (1975): *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*. Valladolid-Granada.
- (2007): "El Camino de la Plata: iter o negotium", *Gerión*, 25, Extra 1, pp. 323-340.
- ROLLÁN, J. F. (2002): "Puntualizaciones sobre la Vía de Plata y su enlace con Noega y Gigia", *Tierras de León: Revista de la Diputación Provincial*, vol. 40, 114, pp. 1-28.
- RUIZ MONTES, P. (2012): "Bases para un estudio socioeconómico de las aglomeraciones productivas en el mundo romano: la producción y circulación de cerámicas finas romanas en el alto Guadalquivir", *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Granada*, 21, pp. 295-314.
- RUSH, P.; DICKINSON, B.; HARTLEY, B. y HARTLEY, K. F. (2000): *Roman Castleford: Excavations 1974-85*, vol. III: *The Pottery*. Yorkshire Archaeology, 6. Leeds.
- SÁENZ PRECIADO, J. C. (2007): "Nuevas perspectivas en el estudio de la terra sigillata hispánica", *Casa-raugusta*, 78, pp. 387-394.
- SALVO, L. DE (1992): *Economia privata e pubblici servizi nell'impero romano. I corpora naviculariorum*. Kleio, 5. Messina.
- SCHLINDER-KAUDELKA, E. (1986): "Handel zwischen der Stadt auf dem Magdalensberg und Stidgallien?".

- En VETTERS, H. y PICCOTTINI, G. (eds.): *Die Ausgrabungen auf dem Magdalensberg 1975-1979*. Magdalensberg-Grabungsbericht, 15. Klagenfurt, pp. 339-344.
- SEPÚLVEDA, V. S.; SOUSA, V.; VALE, A. y GUERREIRO, A. (2002): "A cronologia do circo de Olisipo: a terra sigillata", *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 5.2, pp. 245-275.
- SERRANO, E. (1980): "Sigillata hispánica de Cerro de Los Infantes (Granada)", *Baética: estudios de arte, geografía e historia*, 3, pp. 101-121.
- (1983a): "En torno a la difusión peninsular de la sigillata hispánica producida en Andújar", *Rivista di Studi Liguri*, XLVI, 1-4, pp. 65-81.
- (1983b): "Dispersión de la sigillata hispánica fabricada en los talleres de la Bética", *Boletín del Museo Arqueológico Nacional*, 1.2, pp. 151-157.
- SHAW, B. D. (1981): "Rural Markets in North Africa and the Political Economy of the Roman Empire", *Antiquités africaines*, 17, pp. 37-83.
- SILLIÉRES, P. (1990): *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale*. Paris.
- SILVA, C. T. y COELHO-SOARES, A. (1992): "Estabelecimento produção de peixe de época romana na da Quinta de Marim (Olhão). Resultados preliminares da escavações de 1988-89", *Setúbal Arqueológica*, 9-10, pp. 335-374.
- SILVA, C. T. y SOARES, J. (1993): *Ilha do Pessegueiro. Porto Romano da Costa Alentejana*. Lisboa.
- SOTOMAYOR, M. (1972): "Andújar, centro de producción y exportación de sigillata a Mauritania", *Noticiario Arqueológico Hispánico*, 1, pp. 263-289.
- STYLOW, R.; ATENCIA, R. y VERA, J. C. (2004): "Via Domitiana Augusta". En FREI-STOLBA, R. (ed.): *Siedlung und Verkehr im römischen Reich. Römerstraßen zwischen Herrschaftssicherung und Landschaftsprägung*. Akten des Kolloquiums zu Ehren von Prof. H. E. Herzig, Bern, pp. 361-378.
- TCHERNIA, A. (2011): *Les Romaines et le commerce*. Naples.
- VERNHET A. y BÉMONT C. (1990-1991): "Un nouveau compte de potiers de La Graufesenque portant mention de flamines", *Annales de Pegasus*, 1, pp. 12-14.
- VIEGAS, C. (2003): *Cerâmica, economia e comércio: a terra sigillata da Alcáçova de Santarém*. Trabalhos de Arqueologia, 26. Lisboa.
- ZARZALEJOS, M. (2003): "La terra sigillata de Mentesa Oretana (Villanueva de la Fuente, Ciudad Real). Campañas de 1998 a 2000". En BENÍTEZ DE LUGO, L. (ed.): *Mentesa Oretana, 1998-2000*. Ciudad Real, pp. 107-144.
- ZARZALEJOS, M.; ARÉVALO, A. y FERNÁNDEZ OCHOA, C. (1999): "Tránsito, comercio y actividad económica en la *Sisapo* altoimperial", *Espacio, Tiempo y Forma, Serie II, Historia Antigua*, XII, pp. 253-272.
- ZICCARDI, A. (2000): "Il ruolo dei circuiti di mercati periodici nell'ambito del sistema di scambio dell'Italia romana". En LO CASCIO, E. (ed.): *Mercati permanenti e mercati periodici nel mondo romano*. Capri, pp. 131-148.