

Nuevo hallazgo anfórico romano en Tui (Pontevedra)

Roman amphora found in Tui (Pontevedra)

Erik Carlsson-Brandt Fontán

Universidad de Santiago de Compostela
erik.carlssonbrandt@gmail.com

David Fernández Abella

Universidad de Santiago de Compostela
daferabe@gmail.com

Resumen

Presentamos en esta noticia un destacado hallazgo subacuático de un fragmento perteneciente a un ánfora romana, localizado en aguas del río Miño cerca del casco antiguo de la actual ciudad de Tui (Pontevedra).

Palabras clave

Ánfora, Tui, romano, comercio, transporte.

Abstract

We present in this article an important underwater discovery of a fragment belonging to a Roman amphora, located in the Miño river in the proximity of the city of Tui (Pontevedra).

Keywords

Amphora, Tui, roman, trade, transport.

■ Fecha de envío: 04-11-2013 ■ Fecha de aceptación: 29-01-2014

PRESENTACIÓN

El objetivo de esta pequeña noticia es sacar a la luz un hallazgo subacuático que hace poco tiempo nos ha sido confiado, y que será depositado próximamente en el Museo do Mar de Galicia, en Vigo. Este hallazgo es un fragmento anfórico de época romana, que ampliará el volumen de restos subacuáticos romanos hallados en la comunidad, siempre valiosos para aportar nuevos datos a la comprensión de la navegación y comercio marítimo en la *Gallaecia*.

EL HALLAZGO

La pieza en cuestión ha sido localizada por Juan C. Alfaro Gómez¹ durante una jornada de búsqueda en el Río Miño. El fragmento de ánfora ha sido localizado a la altura de la población de Tui, río abajo, y en la margen española del río (Fig. 1). La profundidad a la que ha sido localizada no fue mucha (3-4 m.) y fue hallada en un fondo de arena. Se encontró en las cercanías de un elemento indeterminado, calificado de “aglomeración de piedras” por el hallador o “pared de piedra” por un pescador vecino de la zona.

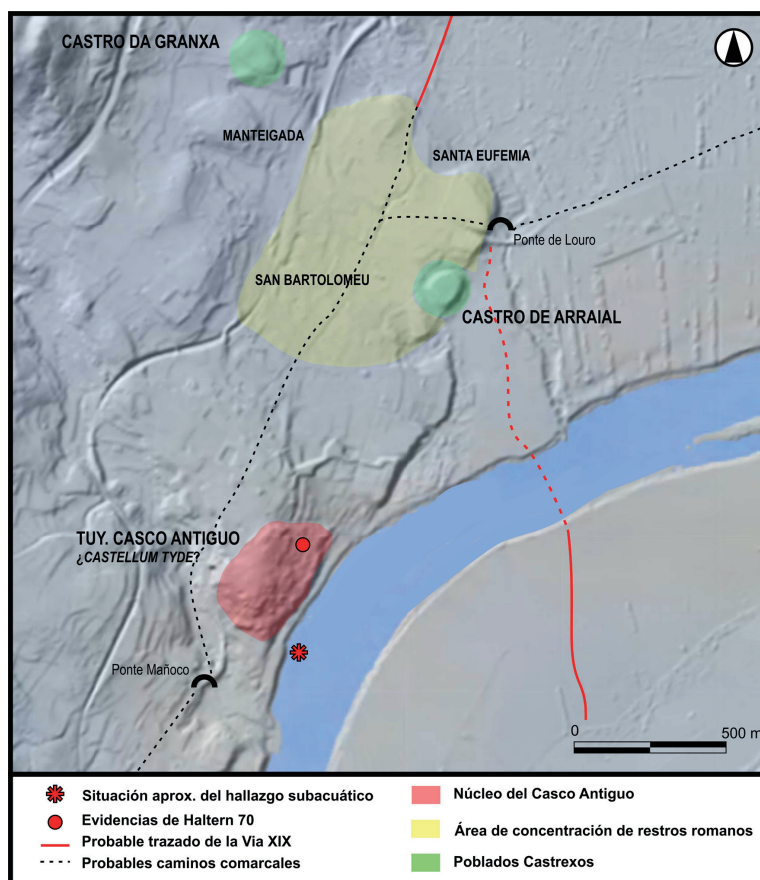


Figura 1. Mapa de localización de Tui, situando los diferentes hallazgos.

1 Al que agradecemos la puesta en nuestro conocimiento de la pieza, la entrega de la misma, y todos los datos facilitados sobre su hallazgo.

El fragmento hallado se corresponde con parte de un ánfora, de la cual se conserva parte de cuello –sin borde–, hasta el inicio del hombro y una única asa completa con acanaladura central. La pieza tiene una altura total de 21 cm de alto. El diámetro interior del cuello posee un máximo de 8,5 cm y un mínimo de 6,7 cm. Corresponde a la tipología de las Haltern 70 (Fig. 2 y 3) y de posible pertenencia a las producciones del valle del Guadalquivir.



Figura 2. Ánfora Haltern 70 localizada en el Miño.

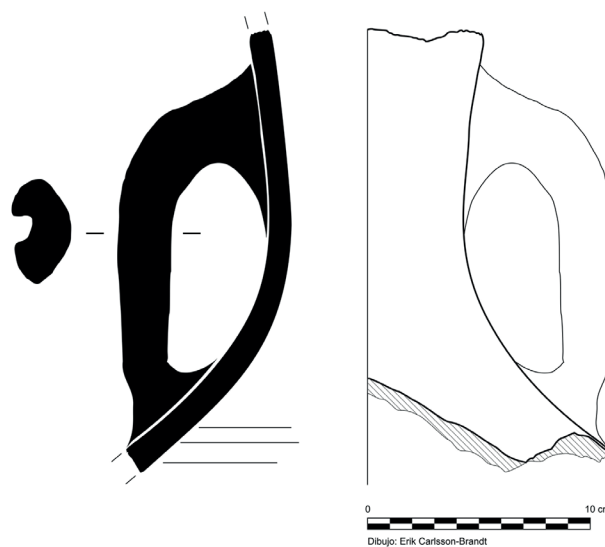


Figura 3. Dibujo de la Haltern 70 localizada en el Miño.

Las condiciones del entorno (fuerte corriente y visibilidad escasa, en torno a 1-4 m. de distancia) impidieron en este caso aportar más precisiones acerca del contexto del hallazgo. Por las condiciones particulares que presenta la pieza (rodada y fragmentada) es factible suponer que se encontrase en posición secundaria, y que el elemento indeterminado en el que se ha localizado haya funcionado de tope en el descenso natural río abajo, provocado por la corriente del Río Miño. Parece lógico suponer también su relación con el aglomerado secundario de *Tude*, al que llegarían por vía fluvial con comodidad.

INTERPRETACIÓN

Respecto a si estamos hablando de una pieza que indique un posible punto de ruptura de carga, un fondeadero, o una pieza puntual desechada, obviamente no lo podremos comprobar hasta la realización de prospecciones subacuáticas en el entorno para poder comprender adecuadamente el contexto subacuático en el que se enmarca.

Con respecto a la estructura sumergida, definida como una acumulación de piedras de aspecto alargado de más de 3 metros de largo y 1 metro de alto, es difícil conjeturar un posible origen y/o función. Se pueden barajar hipótesis, pudiendo formar parte como base de una estructura indeterminada de tipo pesquero, defensivo o portuario. Parece difícil su interpretación como asiento del pilar de un puente, debido a la insuficiencia de medios técnicos, la poca idoneidad del paraje y los datos arqueológicos, apuntan que el mejor paso fluvial, coincidente con la vía XIX, se produce río arriba (PÉREZ LOSADA 2002: 74-75). Solo los trabajos arqueológicos subacuáticos en la zona podrán aportarnos más datos acerca de la misma.

EL RÍO MIÑO Y LAS CONDICIONES HISTÓRICAS DE NAVEGACIÓN Y ACCESO

La aparición de material anfórico en un entorno subacuático fluvial gallego no debe sorprendernos. En las rutas comerciales y de transporte en la antigüedad eran tremendamente útiles los ríos navegables (Fig. 4). Éstos eran aprovechados por las embarcaciones para, a costes más reducidos, transportar grandes cantidades de mercancía tierra adentro. Esta condición de rutas de transporte y ejes de comunicación ya han sido interpretadas por Naveiro (1991: 137-139) y comprobadas arqueológicamente en varias ocasiones (NAVEIRO y CAAMAÑO 1992; FERNÁNDEZ ABELLA, 2011). En el caso que nos ocupa, la subida río arriba unos 30 km enlazaría directamente con el aglomerado secundario de *Tude* como nódulo de comunicaciones entre la ruta fluvial y el enlace con la depresión meridiana, verdadero eje natural de comunicación Norte-Sur. Fue aprovechado como base para establecer la vía XIX de época Augustea o Julio Claudia, vertebrando el territorio de la *Gallaecia* occidental (NAVEIRO LÓPEZ 1991: 147).

El acceso al río Miño desde el mar nunca ha sido un cometido fácil. Siempre en todos los derroteros modernos mencionan como clara referencia para su localización desde el mar, la silueta del Monte Santa Tecla y sus dos picos. Cornide (1991: 135-137) en su des-

cripción de la costa de Galicia menciona que en las dos primeras leguas río arriba, hasta Goyán no se podía vadear el Miño hacia el Norte. Tofiño refiere a su vez (1787: 72-73) que era preferible la entrada por la punta de Camiña, baja y de arena, que es por donde suelen entrar las embarcaciones. No obstante, advierte de la peligrosidad de su entrada, que como sabemos, está dividida en dos bocas o barras por una “islita baja”. Describe que en pleamar solo tenía catorce palmos de fondo, siendo la entrada N menos hondable. Dentro del río ya había varios bajos de arena, que solían cambiar de situación, según la fuerza de las avenidas. Para entrar en el río, menciona, es indispensable tener práctico.

Hoy el río mantiene muchas de las características referidas en el s. XVIII. Es navegable por pequeñas embarcaciones hasta Salvatierra. Las mareas llegan hasta 40 km. río arriba, con corrientes de gran intensidad: hasta 4 nudos de corriente vaciante y 3 nudos de entrante, que en mareas vivas y en algún punto se puede llegar a doblar.

De los dos canales de entrada el Norte es el más sucio, por lo que se recomienda usar el Sur y no navegar nunca sin prácticos de la localidad, debido a las grandes variaciones que sufre el canal. También recomiendan entrar con buenas condiciones de la mar, pues si hay algo de marejada rompe en todos los bancos y se cierran las barras de acceso (VV. AA. 2005: 338-340).

En época romana, las condiciones de navegabilidad debieron ser bien distintas y el *Minius* siempre es mencionado por los autores clásicos que describen la *Gallaecia*. Como ya se ha mencionado otras veces las descripciones que nos han llegado de los autores



Figura 4. Detalle del mapa de Fontán con el curso del río Miño.

clásicos tienen una óptica claramente costera (NAVEIRO LÓPEZ 1991: 138), mencionando accidentes y ríos, siempre en orden Sur-Norte. Según Estrabón (III, 3,4) serían navegables el Duero y el *Minion* (o *Bainis*) en unos 800 estadios, hasta la confluencia del río Sil aproximadamente. Nota curiosa es la referencia que hace a una isla en su desembocadura y dos muelles con sus respectivos fondeaderos (ROMERO Y POSE 1987: 32). Apiano (Iber 73-74) alude a la navegabilidad en el Limia y el Miño y también lo menciona como el límite de la expedición de Bruto en el 138 a.C. Mela (III, 10) nos especifica que el *Minus* discurre por territorio de los Grovios.

La importancia de este río y el tráfico fluvial se debió mantener e incluso aumentar con la conquista romana, siendo la vía principal de transporte hasta época flavia, cuando la importancia de los antiguos centros indígenas de control decae, y las principales vías terrestres de comunicación ya estaban finalizadas (NAVEIRO LÓPEZ 1991:139).

CONTEXTO ARQUEOLÓGICO DE *TUDE*

Las fuentes nos siguen suministrando toda una serie de datos acerca de sus orígenes y su temprana configuración territorial y social. En cuanto al topónimo de este lugar, en el siglo I d. C. es denominado como *Tyde* por Plinio el Viejo en *De Naturalis Historia* (IV, 112) y Silio Itálico en su *Púnica* (III, 366-368), y como *Tude* en la Geografía de Claudio Ptolomeo de fines del siglo II d. C. Cabe destacar, asimismo, la mención a su origen mítico a través del uso de recurso de los *nostoi* y vinculando su fundación por héroes de los poemas épicos griegos. Referido como extremo noroccidental del *conventus bracaren-sis*, las fuentes coinciden en su identificación como *castellum* del *populus* de los *grovi* con un extenso territorio asociado. Asimismo, adquiere una condición de punto clave en el sistema viario debido al paso de la vía XIX, principal eje de comunicación Norte-Sur (PÉREZ LOSADA 2002: 63).

En época tardorromana y suevo-visigótica, este emplazamiento pasará incluso a denominarse propiamente como *civitates* (III Concilio de Toledo, año 589). El papel de núcleo articulador del territorio circundante se potencia en este momento a raíz de su establecimiento como nueva sede episcopal. Instituido como uno de los puntos más importantes al sur de la geografía gallega, evidenciado tanto por la presencia de los obispos tudenses en los diferentes concilios hispanos como por la fortificación tardoantigua del Monte Aloia, o la presencia de una ceca que acuña numerario en oro (PÉREZ LOSADA 2002: 62).

Adentrándonos en la realidad y configuración del poblamiento, nos centraremos en la evolución que se observa desde el paso de los asentamientos de la edad del Hierro y la transformación del espacio que se produce de la mano de la dominación romana.

En Tui se tiene constancia de la presencia de tres poblados fortificados castrexos (PÉREZ LOSADA 2002: 68-69; GONZÁLEZ SOUTELO 2007: 66-75): el castro de Arraiál ubicado entre San Bartolomeu y Santa Eufemia, el castro de la Granxa en Santa Eufemia y la posible presencia de un tercero bajo el actual casco antiguo de la ciudad. En los dos primeros casos, se configuran a partir de un único recinto fortificado a base de estructu-

ras defensivas compuestas por foso y parapeto terrero con una dimensiones moderadas de 95x80 m y 150x90 m respectivamente. Carecemos de cronología motivada por una serie limitada de hallazgos de conjuntos materiales dispersos sin un contexto definido. Bajo el actual casco antiguo (Fig. 1 y 5) se ha querido identificar la presencia de un posible castro basándose, principalmente, en condicionantes geográficos –conformación topográfica adecuada para este tipo de asentamientos–, junto con su identificación como el *castellum Tyde* pliniano. Los datos arqueológicos no apoyan esta hipótesis debido a la ausencia de restos castreños en el registro arqueológico de las diferentes intervenciones y sondeos llevados a cabo hasta el momento. No obstante esta situación contrasta con la abundante presencia de materiales plenamente romanos (PÉREZ LOSADA 2002: 68-69; GONZÁLEZ SOUTELO 2007: 75).

Con la llegada de la dominación romana se experimenta una reorganización estructural tanto del espacio como en las formas de poblamiento. Partiendo de referencias, hallazgos casuales y sobre todo de la acción de la arqueología de gestión, se han delimitado una serie de áreas donde ha sido detectada la presencia de estructuras de tipología constructiva romana. El sector en donde se desarrollará este poblamiento se extiende en un área triangular cuyos vértices están representados por los tres puntos descritos anteriormente. Situado en la periferia del actual núcleo urbano de Tui, los campos de Santa Eufemia, San Bartolomeu y Manteigada nos ofrecen una serie de restos que nos indican la presencia de un tejido proto-urbano donde el área de dispersión se calcula entre 28 y 40 hectáreas (PÉREZ LOSADA 2002: 85), según cálculos más o menos conservadores. Se sitúa en un terreno llano con escaso desnivel en una de las terrazas del Miño y en relación con uno de sus afluentes, el río Louro.

Los restos materiales atestiguados hasta el momento se agrupan fundamentalmente en tres tipos de evidencias dependiendo de su origen dentro de la investigación: referencias, epigrafía y excavaciones. Muchas de la informaciones con que contamos surgen a raíz de hallazgos realizados en el pasado referidas en documentación -incluso desde el siglo XVI-, sobre todo a partir de los trabajos realizados por eruditos del siglo XIX como Aguila y la Cueva, Fernández de la Granja o Martínez Murguía. La epigrafía tudense es ampliamente conocida por su temprano hallazgo y por su relación con la vía XIX, destacando la presencia de aras, laudas, miliarios y sobre todo un posible pedestal de estatua hallado en 1850 en la iglesia de San Bartolomeu dedicado por un militar relacionado con la *Cohors I Bracarum* (CIRG II, 116). En cuanto a los hallazgos arqueológicos podemos destacar la presencia de edificaciones destinadas a la vivienda, como lo atestiguan las excavaciones realizadas en la iglesia de San Bartolomeu, con una necrópolis tardorromana o medieval superpuesta a un nivel de habitación de etapa romana. Otra intervención realizada en esta ocasión en la rúa Loureiros sacó a la luz un ambiente similar, dominado por una necrópolis superpuesta a una estructura constructiva doméstica cuyos materiales abarcan un amplio abanico cronológico desde fines del s. I d.C., con la presencia de TSH hasta objetos tardíos en la forma de ánforas africanas y orientales (PÉREZ LOSADA 2002: 79). En ocasiones, determinados hallazgos dispersos de materiales que superan el uso meramente habitacional y denotan una cierta monumentalidad (PÉREZ LOSADA 2002: 73), unido al hallazgo en Santa Eufemia de tres columnas monolíticas con sus

respectivos capiteles y cornisas, descritas y dibujadas por Fernández de la Granja (PÉREZ LOSADA 2002: 73-74; GONZÁLEZ SOUTELO 2007: 86-90), permite hablar de la posible presencia de algún tipo de estructura.

En el casco histórico, los hallazgos romanos o tardorromanos denotan claramente que este lugar estuvo ocupado durante todo este periodo (PÉREZ LOSADA 2002: 70; GONZÁLEZ SOUTELO 2007: 80-81). Este sector de Tuy es considerado como un posible barrio habitacional suburbano o de ciudadela o refugio al modo de *burgus* o *castellum* (PÉREZ LOSADA 2002: 70). Los hallazgos se producen en dos áreas principales centrados en la catedral y en el convento de las Clarisas –unido a la realización de toda una serie de intervenciones menores–. En el sector de la catedral destacan los hallazgos relacionados con la presencia de una necrópolis ya desde época romana, siendo más abundantes las evidencias de época medieval. Al contrario, en el sector del convento de las Clarisas destaca el hallazgo de ambientes habitacionales relacionados con materiales escasos y descontextualizados de cronología tardía.



Figura 5. Plano de Francisco Coelho (1856) de la ciudad de Tuy.

La presencia en Tui de restos anfóricos se reduce a los hallazgos producidos en el sector del poblamiento romano, en las cercanías de Santa Eufemia, detectándose la presencia de ejemplares de origen oriental y africano (PÉREZ LOSADA 2002, 112; CARRERAS y MORAIS 2011: 153), registro similar al hallado en Vigo (s. III-VII). Recientemente, un control arqueológico en la Rúa Tide, en el casco antiguo de Tui, sacó a la luz una serie de ambientes altoimperiales, tardorromanos y medievales superpuestos, según nos informan sus excavadores en la breve noticia del hallazgo (PRIETO ROBLES 2008: 185-186). Los restos se encontraron en un estado de conservación atípico para intervenciones en el casco antiguo. La potencia arqueológica permitió conservar los diferentes ambientes, siendo la situación habitual el hallazgo de estratos arrasados por las construcciones actuales. La importancia del hallazgo radica en la presencia de los restos –los mejor conservados del casco antiguo–, vinculados a la fase romana inicial del poblamiento de este sector de la ciudad. El ambiente medieval y el tardorromano hablan a la luz de los materiales exhumados, de estructuras de habitación. Sin embargo, en el caso de la fase altoimperial, a falta de estudios pormenorizados, los arqueólogos aventuran una interpretación basada en la presencia de materiales de importación que no pertenecen al ajuar doméstico y analizan la presencia de ánforas Haltern 70 y TSH como un posible lugar de almacenaje relacionado con el circuito mercantil de distribución llegados por ruta fluvial (PRIETO ROBLES 2008: 186). Subrayamos el hecho de que este hallazgo de restos anfóricos se corresponden a la misma tipología y se sitúan a escasos 250 metros del punto donde fue hallada la pieza presentada en esta noticia.

LAS ÁNFORAS HALTERN 70

El ánfora denominada como Haltern 70 fue identificada por primera vez en el campamento de Haltern, situado en el limes renano, de mano de Loeschke en 1909. Posteriormente, gracias al descubrimiento del pecio Port Vendres en 1977 se logra definir por primera vez de forma rigurosa esta tipología (GARCÍA VARGAS 1998: 95). A continuación, mediante la comparación de ejemplares a partir de sus similitudes morfológicas y petrológicas, se propuso su pertenencia a zonas de producción del sur de Hispania. Se trata de un ánfora cuya forma presenta un cuerpo con tendencia cilíndrica, bordes rectos o ligeramente exvasados de cuello cilíndrico que tiende a alargarse o adoptar una forma bicóncava; asas de sección ovoidal con acanaladura central y con un característico pivote troncocónico invertido y macizo.

Perteneciente al complejo grupo de ánforas sudhispánicas, el origen de su producción se localiza preferentemente en dos zonas de la bética romana: la costa y el interior. El sector costero es agrupado siguiendo el litoral Mediterráneo-Atlántico, con un centro destacado en la Bahía de Cádiz. En el interior del territorio se articula principalmente a lo largo de los cauces del río Guadalquivir y del Genil (MILLET 2011: 97). Esta ánfora fue producida de manera contemporánea –en el caso del interior de la bética–, a otros modelos relacionados con la producción agrícola dentro de los derivados del cultivo de la vid y el olivo, como la Oberaden 83, la Haltern 71, la Dressel 2-4, Dressel 20 y Dressel 28.

El contenido de esta ánfora ha sido frecuentemente interpretado monolíticamente como transporte de vino. Recientes análisis tanto del contenido como de los *tituli picti* documentados, apuntan hacia la hipótesis de un contenedor multifuncional, habiéndose utilizado con otros propósitos en el importación de elementos derivados de la uva (*mulsum*, *sapa* o el *defrutum*), aceitunas (conservadas *ex defrutum*, *ex dulcis* o *ex muria*) y de salsas (CARRERAS MONFORT 2000: 95; FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ 2013: 113).

A raíz de los últimos estudios se ha podido afinar la cronología de los diferentes momentos de producción y establecer *grosso modo* una pervivencia de este modelo desde la segunda mitad del s. I a. C. con pervivencias hasta inicios del siglo II d. C. Durante todo este periodo se observan ligeras modificaciones en la morfología general del modelo. Los ejemplares más antiguos presentan un borde de perfil casi recto marcado en su exterior por una banda, mientras que los modelos más recientes presentan una boca más alta con la banda del borde menos marcada, forma de embudo y con una concavidad interior para recibir el disco de cierre (GARCÍA VARGAS 1998: 96).

Los diferentes periodos establecidos para este contenedor destinado al comercio de larga distancia se clasifican en cuatro etapas (MILLET 2011). El periodo de surgimiento se sitúa entre finales de la fase tardorrepública y el inicio del principado de Augusto (entre mediados y el último tercio del s. I a.C.). El segundo se corresponde con la etapa de mayor producción, y por tanto de apogeo, durante el último cuarto del siglo I a.C. a lo largo del reinado de Augusto y sus inmediatos sucesores. A partir de Claudio y Nerón se produce una estabilización de su producción, en relación con el cambio dentro de los mercados y la aparición de la Dressel 20 (MILLET 2011: 92-93), reduciéndose drásticamente su número desde finales de este periodo. Por último, el inicio de la dinastía Flavia es concebido comúnmente como el final de esta producción, sin embargo, nuevos estudios indican que el final de estas ánforas no inicia su desaparición en los registros arqueológicos hasta el final del s. I (GARCÍA VARGAS 1998: 98; MILLET 2011: 94-97), incluso con anómalas pervivencias a inicios del s. II d.C.

GALLAECIA EN EL CONTEXTO DE LAS RUTAS COMERCIALES DEL ATLÁNTICO

La situación geográfica que cuenta el NW en relación con la ruta atlántica, principalmente debido a su localización estratégica, resulta determinante a la hora de analizar su papel como paso y escala de aprovisionamiento en este sistema. Tras el proceso de conquista observamos cómo se dispara el comercio en la costa atlántica, mediante la creación de nuevos mercados en estrecha relación con la presencia de contingentes militares (CARRERAS y MORAIS 2011: 167) en la región –en una primera instancia-. Esta importante presencia se puede atestiguar como una situación vinculada a los procesos derivados de la conquista, al menos hasta época de Galba (68 d. C.), cuando se produce la salida de la mayoría de contingentes militares, con la excepción de la única legión que permanece acantonada en *Legio*. Paralelamente, se integra el espacio marítimo del NW dentro del dominio naval romano (NAVEIRO y PÉREZ, 1992: 67), conectando el mediterráneo con el Norte de Europa. Este hecho marca el inicio de la exportación masiva de productos

hispanos, demostrado principalmente a través de la presencia en los registros materiales de los campamentos situados en el *limes* renano (MILLET 2011: 81-82) y en la *Britannia* (CARRERAS MONFORT 2000).

La presencia de ánforas y la *terra sigillata* –en relación con las anteriores dentro del conjunto de cargas en las naves–, nos permite analizar la distribución y proporción de las importaciones. A las costas gallegas llegan todo tipo de elementos, siendo posteriormente redistribuidas hacia el interior del territorio desde una serie de puntos de ruptura de carga, gracias a la capilaridad que ofrecen las rutas fluviales (CARRERAS y MORAIS 2011: 166; NAVEIRO LÓPEZ 1991: 66-67). Partiendo concretamente de los datos que nos ofrecen los hallazgos de ánforas –similar al de otras tipologías cerámicas importadas–, obtenemos una imagen en donde predominan los grandes depósitos en puntos costeros o relacionados con las arterias fluviales, frente a hallazgos de carácter más aislado en el interior. En este sentido, las capitales conventuales en *Bracara Augusta* (Braga) des- punta frente a los datos más moderados de las capitales que se encuentran localizadas en el interior como *Asturica Augusta* (Astorga) y los proporcionalmente escasos restos hallados en *Lucus Augusti* (Lugo). Esta situación ha sido interpretada con el trasvase del contenido que se produce en los puntos de ruptura a otro tipo de contenedores (toneles u odres) para facilitar el transporte terrestre (CARRERAS y MORAIS 2011: 149).

Los puertos, puntos de recepción o paso de estos materiales, se distribuyen en determinado puntos de la costa gallega. *Brigantium* (A Coruña), posee una relativa importancia sobre todo en el plano administrativo, teniendo en cuenta que este puerto es considerado como la principal puerta de entrada de las importaciones con destino a Lugo. *Iria Flavia* actúa de cabeza de puente en la navegación fluvial del río Ulla y que, a diferencia del anterior, posee una riqueza material señalada por los abundantes registros de ánforas y cerámicas finas, destacando algunos ejemplos de TSI y con mayor abundancia la TSG (CARRERAS y MORAIS 2011: 152 y 159). Por último, en el Sur de Galicia, la distribución interior partiría de puntos como la ría de Vigo en relación con Tui, puerto fluvial del río Miño, desde la cual las mercancías viajaban río arriba hasta puntos como Ourense (CARRERAS y MORAIS 2011: 153).

La evolución de los mercados parte evidentemente de una situación preexistente a la conquista (NAVEIRO y PÉREZ 1992: 66-67), sin embargo desde finales de la etapa augustea, marca el inicio de un intenso contacto comercial hasta el final del reinado de Tiberio. Tradicionalmente se interpreta dentro del marco de intercambios de productos sud-hispánicos e itálicos frente a una exportación de materias primas relacionadas con los metales (estaño) y desde el siglo I d. C., productos como las salazones –siendo incapaces de precisar las fechas de su inicio–. Esta dinámica se mantiene *grosso modo* hasta la etapa Flavia. Posteriormente la discontinuidad en el aprovisionamiento de ánforas (CARRERAS y MORAIS 2011: 167) que se produce en el NW, desconcierta a los investigadores. La salida progresiva de contingentes militares en la Península hasta el punto de quedar una única legión, se ha esgrimido como una de las interpretaciones de este descenso en el consumo. Otras cuestiones pueden ser interpretadas desde la óptica macroeconómica como el cambio de las zonas de influencia dentro de la producción desde el sur hispánico hacia África y por condicionantes interiores como el inicio de produccio-

nes regionales (CARRERAS y MORAIS 2011, 162-166). Gracias a las investigaciones más recientes y a la labor llevada a cabo por Adolfo Fernández (2011) a raíz de los hallazgos producidos en Vigo, se observa cómo el registro arqueológico se nutre de la reactivación del proceso de intercambio comercial (s. III-VII), recibiendo productos de importación –ánforas de origen africano y oriental–.

BIBLIOGRAFÍA

- CARRERAS MONFORT, C. 2000. *Economía de la «Britannia» romana: la importación de alimentos*, Universitat de Barcelona.
- CARRERAS MONFORT, C. y MORAIS, R. 2011. “Las ánforas de Lugo en el contexto del NO”, en CARRERAS et alii (ed.) *Ánforas romanas de Lugo*, vol. 3, pp. 148-167.
- COELHO, F. 1856. *Atlas de España y sus posesiones de ultramar*, Madrid.
- CORNIDE, J. 1991. *Descripción circunstanciada de la costa de Galicia, y raya por donde confina con el inmediato reino de Portugal, hecha en el año de 1764.*, Edición i estudio por Axeitos., X.L. Sada (Coruña), Edicións do Castro.
- FERNÁNDEZ ABELLA, D. 2011. “El río Ulla: primeras investigaciones en la ruta fluvial al corazón de Galicia a la luz de la convención UNESCO”, en *Actas congreso IV Jornadas de Jovens em Investigaçã Arqueológica*, pp. 107-117.
- FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, A. 2011. *El comercio tardoantiguo (ss. IV-VIII) en el Noroeste Peninsular a través del registro arqueológico de la ría de Vigo*. Tesis doctoral inédita. Universidad de Vigo.
- FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, A. 2013. “A propósito del Naufragio de Esposende: el comercio en el Noroeste en época de Augusto”, en MORAIS, R. et alii, *O Irado mar Atlántico. O Naufragio bético augustano de Esposende (Norte de Portugal)*, pp. 99-138.
- GARCÍA VARGAS, E. 1998. *La producción de ánforas en la bahía de Cádiz en época romana: (siglos II A.C-IV D.C.)*, Écija (Sevilla).
- GONZÁLEZ SOUTELO, S. 2007. *O Tui antigo: unha aproximación histórica-arqueolóxica*. Noia (A Coruña).
- MILLET, P. B. 2011. “Tipología de la Haltern 70 Bética”, en CARRERAS et alii (ed.) *Ánforas romanas de Lugo*, vol. 3, pp. 80-107.
- NAVEIRO LOPEZ, J. L. 1991. *El comercio antiguo en el N.W. peninsular*. Monografías urxentes do Museu N°5. La Coruña.
- NAVEIRO LOPEZ, J. L.; CAAMAÑO, J.M. 1992. “El depósito subacuático del río Ulla. El material romano”. En ACUÑA CASTROVIEJO, F. (Ed.) *Finis Terrae*, pp. 257-295.
- NAVEIRO LÓPEZ, J. L. y PÉREZ LOSADA, F. 1992. “Un finisterre atlántico en época romana: la costa galaica (NW de la Península Ibérica)”, en WOOD/QUEIROGA (Eds.), *Current research on the romanization of the Western Provinces (BAR 575, Oxford)*, pp. 63-93
- PÉREZ LOSADA, F. 2002. “Entre a Cidade e a Aldea: estudio arqueohistórico dos “aglomerados secundarios” romanos en Galicia”, en *Brigantium: Boletín do Museu Arqueolóxico e Histórico da Coruña*, 13, págs. 15-348.
- ROMERO MASIA, A. y POSE MESURA X.M. 1987. *Galicia nos textos clásicos*. Monografías urxentes do Museo n° 3.
- TOFIÑO DE SAN MIGUEL, V. 1789. *Derrotero de las costas de España en el Océano Atlántico y de las Islas Azores o Terceras para inteligencia y uso de las cartas esféricas*. Viuda de Ibarra. Madrid.
- VV.AA. 2005. *Derrotero de la costa NW de España que comprende desde la Estaca de Bares al Río Miño*. Instituto hidrográfico de la Marina. Cádiz.