

# ESTABLECIMIENTOS PORTUARIOS EN EL SECTOR CENTRAL DEL MAR CANTÁBRICO\*

JOSÉ MANUEL IGLESIAS  
Universidad de Cantabria

## Comunicaciones y medios de transporte

Puertos, ciudades y vías de comunicación forman un todo complementario en la ordenación, organización y control del territorio, constituyendo una unidad orgánica<sup>1</sup> en la jerarquía del espacio geográfico desde los inicios del urbanismo hasta nuestros días.

Sin duda las vías –terrestres, fluviales y marítimas– eran una referencia geográfica para los distintos pueblos, servían de medio para relacionarlos entre sí y daban una vida más activa a las ciudades costeras ubicadas en espacios de tránsito que, con el tiempo, se fueron convirtiendo en ciudades-mercado en torno a los puertos, donde el sector de servicios a su vez auguraba una expansión paulatina. Los excedentes de las producciones familiares, en especial los resultantes de la actividad pesquera, tenían en el entorno de los puertos de esas ciudades-mercado un destino que se ejecutaba en muchas ocasiones en el mundo romano con un intercambio de bienes en *natura*, pensemos en los productos pesqueros y los derivados de la agricultura y ganadería, en especial los más perecederos. Estos comerciantes desplazaban a su vez mucha información, difundían prácticas basadas en un saber empírico de determinadas técnicas y actividades artesanales e implantaban nuevas ideas y creencias religiosas.

A la hora de catalogar los puertos debemos de considerar el medio geográfico físico como condicionante de las vías de comunicación, como ya indicó Estrabón: «La región septentrional de Iberia es muy fría por ser accidentada en extremo y, por estar al

lado del mar, se halla privada de relaciones y comunicaciones con las demás tierras, de manera que es poco hospitalaria. Así es el carácter de esta región»<sup>2</sup>. Igualmente procede poner en valor el paisaje del espacio geográfico en el momento histórico en que se insertan las rutas terrestres, hasta el punto de que, muchas veces, procede más hablar de caminos secundarios que de vías<sup>3</sup>, especialmente en espacios geográficos litorales o prelitorales, por la preferencia en el uso de los establecimientos portuarios y las comunicaciones marítimas. En las áreas montañosas de la vertiente septentrional de la cordillera Cantábrica el trazado de la red viaria exigía obras de fábrica complejas y costosas. Por tanto, procede poner en valor las comunicaciones sobre agua, marítimas y fluviales siempre que la geografía física lo permita.

Muchas veces los puntos de partida, destino y la forma del transporte dependen del valor de la mercancía. La cerámica, como producto frágil, se transportaba preferentemente por vía marítima y, en las tierras del interior el traslado terrestre se realizaba con el material bien embalado a lomos de asnos o mulas. Otros productos con un transporte complicado eran los resultantes de las explotaciones mineras que, necesariamente, tenían que partir de las minas de extracción; éstos, pese a su desbaste y concreción en origen, necesitaban de un acceso apropiado para su traslado a los lugares de embarque, para su ulterior transporte, por lo que uno de los índices directores de la elección de una explotación minera sería su proximidad a una vía líquida cuando el producto no tenía un valor excepcional.

La relación entre espacio, tiempo y coste determinaba la toma de decisión sobre los medios de transporte a utilizar y los itinerarios a seguir. Existían otros aspectos a valorar en el viaje y traslado de pro-

\* Este estudio se integra en el Proyecto de Investigación del Programa Nacional de Promoción General del Conocimiento. Departamento de Humanidades y Ciencias Sociales del Ministerio de Ciencia y Tecnología BHA2000-0184 *Producción económica y relaciones comerciales en el Arco Atlántico en época imperial romana*.

<sup>1</sup>MIGLIARIO, E., 1995: *Uomini, terre e strade. Aspetti dell'Italia centroappenninica fra antichità e alto medioevo*. Bari.

<sup>2</sup> ESTRABÓN, *Geogr.* III, 1, 2.

<sup>3</sup> BASTERRETXEA MORENO, A., 1990: Datos para el estudio de las comunicaciones en Vizcaya durante la época romana, en *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*. Zaragoza, 41-44, en p. 42.

ductos como dificultades, peligros, incomodidades, imprevistos, condiciones del transporte, calidad del viaje, traslado a pie o trasbordo de los medios utilizados, siempre con un objetivo: emplear el menor tiempo posible para llegar al destino previsto con un menor coste. A este respecto no debemos de olvidar que un barco podía transportar una cantidad de mercancía mucho mayor que un carro y que los costes del transporte de los productos alimenticios exportados desde Hispania por vía terrestre se duplicaba a partir de las 100 millas<sup>4</sup>.

Las fuentes escritas grecolatinas nos han legado términos que reflejan los barcos utilizados para el transporte marítimo de mercancías, naves mixtas para carga y pesca, y barcos de pesca en el espacio económico atlántico y sabemos que los propietarios de las embarcaciones eran a la vez comerciantes *–mercatores–*, actuando como auténticos profesionales del comercio.

#### **Geografía física del litoral del sector central del mar Cantábrico**

El litoral Cantábrico tiene una morfología propia de una costa de hundimiento reciente. A su vez reúne unas características semejantes desde el golfo de Bizkaia hasta Galicia tales como el carácter rectilíneo de su trazado general, costa de tipo longitudinal y paralela a la cordillera Cantábrica, hundimiento rápido del borde del mar, predominio de acantilados, escasez de costas bajas y playas, y la presencia de numerosos y profundos entrantes, rías, abras y bahías, que dan lugar a indentaciones en el litoral con fondeaderos y lugares abrigados y protegidos de vientos y corrientes marinas<sup>5</sup> que son utilizadas como refugio por las embarcaciones en caso de temporal en el mar. Asociadas a los estuarios de los ríos se hallan pequeñas rías, habitualmente con una angosta unión con el mar abierto, hoy colmatadas y muy amputadas, por un arenamiento progresivo y por recientes procesos de antropización, en relación con su forma y tamaño en la antigüedad. En el dominio intermareal, protegidos del temporal del norte y noroeste, se localizan los puertos como espacios propios de la actividad pesquera, recolectora, comercial y mercantil.

A lo largo de todo el litoral Cantábrico se observa un escalonamiento de antiguos niveles de abrasión marina elevados, llegando incluso a los 220 m sobre el nivel del mar. Estos niveles más altos han recibido la denominación de «tinias» o sierras planas, mientras que los niveles más bajos, que se escalonan a 120-140, 50-70 y 5 m respectivamente de altitud, se denominan «rasas». Se trata de superficies planas y horizontales o débilmente inclinadas hacia el mar, de unos centenares hasta un millar de metros de ancho, cortando las estructuras continentales que terminan bruscamente ante el relieve interior. La rasa cantábrica se extiende desde el río Bidasoa hasta Burela (Lugo), ensanchándose hasta una anchura media entre 2 y 3 km.

Las superficies más elevadas se han visto afectadas por la erosión subaérea, encajándose en ellas los valles actuales. En las desembocaduras de los ríos estas superficies se han visto más atacadas por la antropización. El hundimiento reciente de la costa, al favorecer la penetración del mar por estas desembocaduras, ha permitido la formación de algunas rías, generalmente cortas de 5 a 7 km, estrechas y embudiformes, con escasas y muy pequeñas ramificaciones. Las numerosas y pequeñas rías que forman los ríos de la costa, con su litoral acantilado, ofrecían, por lo general, poco espacio para atracar, si bien en el espacio intermareal está el origen de toda la actividad pesquera del Cantábrico donde el contacto con la tierra facilita la formación de hábitats propios. Estos espacios fluviales serían utilizados como plataformas para el desplazamiento de cargas en balsas, canoas y pequeñas embarcaciones que utilizaban el halaje o arrastre desde la orilla para la navegación aguas arriba sobre los caminos de sus márgenes con tracción humana o animal<sup>6</sup>. A este tipo de embarcaciones alude Estrabón en los siguientes términos: «[los montañeses] utilizaban barcos de cuero hasta la época de Bruto para navegar por los estuarios y lagunas y hoy todavía son raros los hechos de un solo tronco de árbol»<sup>7</sup>.

Teniendo en cuenta los tipos de embarcaciones y las características del litoral del mar Cantábrico, el desenvolvimiento del comercio marítimo en el espacio económico atlántico adquiere su articulación durante el Imperio romano. La circulación naval se

<sup>4</sup> SILLIERES, P., 2000-2001: Voies d'eau et essor économique de l'Hispanie, *Zephyrus*, 53-54, 433-442.

<sup>5</sup> ORTEGA VALCÁRCCEL, J., 1996: *Gentes del mar en Cantabria*. Santander, 40.

<sup>6</sup> NAVEIRO LÓPEZ, J. L., 1994: *El Golfo Ártabro*. A Coruña, 71.

<sup>7</sup> ESTRABÓN, *Geogr.*, III, 3, 7.

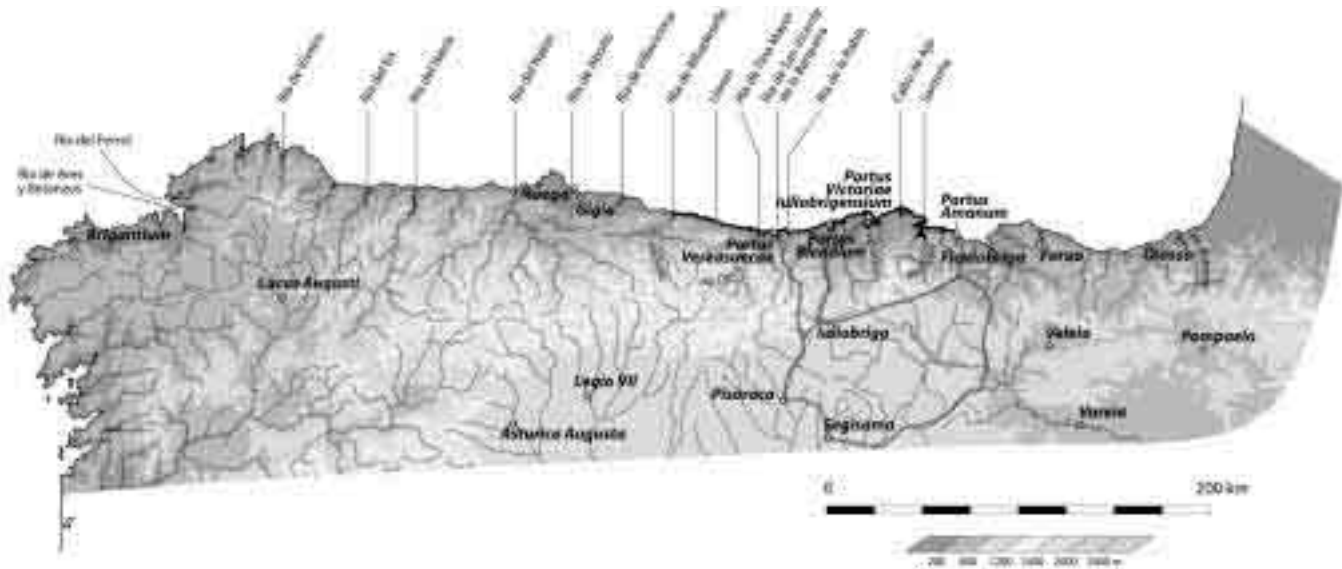


Fig. 1. El litoral Cantábrico en época romana con las vías de penetración hacia el interior de la Cantabria romana

ve condicionada por las limitaciones de las distintas embarcaciones utilizadas, propulsadas a vela con ayuda de remos, por las particularidades del litoral, con acantilados rectilíneos sólo favorecidos por la penetración hacia el interior de estuarios y la apertura de amplias radas, y por los condicionamientos atmosféricos, especialmente de los vientos y corrientes marinas. Estos espacios de refugio de embarcaciones tienen un especial valor en el Cantábrico pues el clima se caracteriza por ser muy variable y con cambios rápidos, sobre todo por la acción que la situación meteorológica ejerce sobre la masa de agua del mar. El viento del noroeste, que provoca fuerte oleaje, mar de fondo y dificulta la aproximación a puerto, es el causante de los fuertes temporales invernales, en primavera los vientos, más suaves, tienden su dirección al norte y en época estival el agua del mar se mueve lentamente hacia el oeste, impulsada por la brisa del noreste. El viento sur aparece esporádicamente tanto en invierno como en verano y dificulta la práctica de la pesca y la navegación<sup>8</sup>.

Con independencia de la velocidad de las embarcaciones, las posibles demoras y las adversidades climáticas por diferentes causas, se puede establecer en el espacio económico atlántico una

triple categoría de navegación<sup>9</sup>. La navegación de altura, aunque siempre a la vista de tierra, para las naves mejores, capaces de recorrer entre 120 y 150 millas diarias; esta navegación se haría a través de puertos de escala prefijados, dotados de infraestructura y con concurrencia comercial; estos puertos funcionarían como centros redistribuidores de mercancías entre los que podemos citar en el Cantábrico *Oiasso* (Irún), *Portus Amanum - Flaviobriga* (Castro Urdiales), *Portus Victoriae Iuliobrigensium* (Santander), *Noega - Gijia* (Gijón) y *Brigantium* (A Coruña), todos los cuales debieron desempeñar la función de puertos pesqueros y cabeceras y centros de intercambio comarcal por estar enlazados por vías terrestres hacia el interior desde inicios del Imperio romano. La navegación de gran cabotaje podía lograr entre 48 y 64 millas en recorridos diurnos con escalas en puertos de abrigo protegidos de los vientos del norte y noroeste por lo que este tipo de navegación, además de utilizar los puertos propiamente dichos, podría detenerse en algunas rías en las que se han hallado vestigios romanos. Finalmente había una navegación de pequeño cabotaje que se desplazaría habitualmente en pequeños espacios, entre 24 y 32 millas, en períodos diurnos, resguardándose durante la noche en calas, ensenadas o rías; estas embarcaciones tendrían una actividad más local o comarcal en las áreas del Cantábrico sin comunicaciones transversales de vías romanas ni puertos de comercio (fig. 1).

<sup>8</sup> IGLESIAS GIL, J. M. y MUÑIZ CASTRO, J. A., 1992: *Las Comunicaciones en la Cantabria Romana*. Santander, 49-50.

<sup>9</sup> NAVEIRO LÓPEZ, J. L., 1991: *El comercio antiguo en el N. W. Peninsular*. A Coruña, 125 ss.

El litoral del sector central del Mar Cantábrico que se corresponde en esencia con la Cantabria romana tiene su máximo saliente en el cabo de Ajo. Las numerosas indentaciones o entrantes propician la formación de ensenadas y arenales y la plataforma continental presenta una longitud con condiciones favorables para la práctica de la pesca en Castro Urdiales, Santoña, Santander, Suances, La Rabia y San Vicente de la Barquera<sup>10</sup>. En las zonas de rocas, arenales, fangos de rías y la variada profundidad de la plataforma marina de la costa se localiza una amplia variedad de especies de los fondos marinos.

En el litoral del territorio actual de Cantabria el predominio del acantilado rocoso calcáreo se fragmenta por penetraciones marinas que suavizan el contacto con el mar con áreas de depósito de arenas o lo abren hacia tierra por cursos de agua que desembocan en el mar. Estos espacios discontinuos van de oriente a occidente a oriente desde la ensenada de Ontón, en el límite con Bizkaia, hasta la desembocadura del Deba en Tina Mayor y, en lo que a posibles establecimientos de parada de embarcaciones se refiere, destacan la playa y ría de Brazomar en Castro Urdiales –*Portus Amanum*–, la ría de Santoña, bahía y arenales de Santander, con sus rías de Cubas, Tijero, Bóo y Solía, –*Portus Victoriae Iuliobrigensium*–, la playa y ría de Suances –*Portus Blendium*–, la playa y ría de la Rabia y la ría de San Vicente de la Barquera –tradicionalmente el *Portus Vereasuecae*–.

La parte de la actual Asturias que pertenecía en la antigüedad a la Cantabria romana parte de la divisoria entre Cantabria y Asturias y presenta una «rasa» de un acantilado continuo de roca calcárea con algunos «cantiles»<sup>11</sup> y arenales hasta Llanes, a continuación siguen en menor medida hasta la frontera romana de astures y cántabros en la ría del Sella, antiguo *Salía*, en Ribadesella.

El conocimiento empírico de este espacio geográfico y económico fundamenta el sistema de vida, la economía de los habitantes y documenta el desarrollo paulatino de la navegación y la existencia de una ruta marítima transcantábrica. Las variaciones diarias, periódicas y estacionales del clima y el conocimiento del hábitat de las variedades de recursos

pesqueros de los fondos marinos eran elementos básicos de la actividad diaria. Los pequeños desplazamientos regulares en búsqueda de pesca fueron favoreciendo la práctica de un comercio de cabotaje que, en las diferentes relaciones con los habitantes situados a oriente y occidente de Cantabria, fue paulatinamente abriendo la ruta comercial y el intercambio de bienes en el espacio económico atlántico con otros pueblos del litoral transcantábrico.

### La comunicación marítima en el Cantábrico y las fuentes literarias clásicas

La tradicional hegemonía mediterránea de barcos y pescadores en el diseño de las embarcaciones, las técnicas de la elaboración del pescado y el comercio ha prevalecido en las fuentes literarias grecolatinas a lo largo de la Antigüedad. Resulta un *topos* en las publicaciones de la historia antigua de la Hispania romana el grado de integración desigual del efecto romanizador en las zonas mediterránea y atlántica de la Península Ibérica. La incorporación del norte y noroeste de Hispania al Imperio romano y la *Pax Augusta*, una vez concluidas las Guerras Cántabras, supuso la apertura de un nuevo espacio económico con una administración coordinada de toda la fachada atlántica desde *Gades* a *Britannia* y *Germania*, teniendo como objetivos las necesidades de suministro y la explotación de los asentamientos costeros. Nuevos hallazgos arqueológicos, epigráficos y numismáticos han proporcionado datos que nos permiten acercarnos más a la comprensión de la red portuaria, las comunicaciones y las propias estructuras de los núcleos de población como entes integrables en un espacio económico atlántico. Así se ha pasado paulatinamente de generalizaciones tales como que los restos en el norte y noroeste de la Península Ibérica, sobre todo en la vertiente de la divisoria de aguas al mar, eran insignificantes por la escasa presencia romana, a la luz de los hallazgos, a determinar los efectos de la romanización en un grado muy superior al tradicionalmente admitido y afirmar la existencia de un espacio económico atlántico, independiente de Roma y el Mediterráneo, fruto de un librecambio comercial.

Esta nueva concepción administrativa en el septentrión de Hispania es el resultado de una *interpretatio* globalizadora de todas las fuentes con la aplicación de nuevos métodos y técnicas con investiga-

<sup>10</sup> ORTEGA VALCÁRCEL, J., *Gentes del mar...*, p. 39.

<sup>11</sup> El término cantil es usado actualmente por los pescadores para indicar el corte brusco de la superficie del acantilado continental que se escalona e introduce hacia la profundidad del mar. Aquí el espacio marítimo es privilegiado para la práctica de la pesca.

ciones en equipos interdisciplinarios que permiten, cada vez más, la reconstrucción y reinterpretación, desde enfoques múltiples, de los asentamientos portuarios, ciudades y vías de comunicación con una visión antropológica global. Estas investigaciones comienzan, al menos, a paliar las lagunas que presentan las escasas y deterministas fuentes literarias grecolatinas.

Sin duda alguna, el intercambio de bienes y los viajes de las personas eran más cómodos y rápidos por vía marítima a través del Cantábrico, pese a la concepción tradicional en la historiografía clásica de considerar el Mar Exterior como un *mare tenebrosum*. Esta *via maris per loca maritima* aprovechaba las rías y puertos naturales y debió de ser muy utilizada. De hecho, existía una tradición de relaciones exteriores en el septentrión peninsular del Atlántico desde el Bronce Final, relación que llegaba a Aquitania, Bretaña e islas Británicas. Con la presencia romana el mar Cantábrico se convirtió en un importante eje de comunicación en sentido de Este a Oeste y viceversa y, pese a las potenciales dificultades de su navegación, era preferible, sobre todo, para el transporte de mercancías por lo que debió surgir a lo largo de la costa, en los puertos o sus inmediaciones, una tupida red de mercados locales, comarcales y regionales<sup>12</sup>. Los puertos marítimos facilitaban la relación de la navegación marítima de altura y cabotaje, según sus características, con el trazado de las vías terrestres que se juntan en los establecimientos portuarios donde las naves hacen sus escalas. Tradicionalmente la pesca ha sido la actividad económica fundamental de las poblaciones litorales del Cantábrico y la entrada o salida de productos, de o hacia el interior, da sentido a la existencia de los diferentes puertos en tiempos del Imperio romano.

La relación entre cántabros y aquitanos aparece reflejada en las fuentes literarias grecolatinas, así César<sup>13</sup> alude al apoyo militar de los cántabros a los aquitanos en la Guerra de las Galias como un elemento más de la historia cesariana para poner en valor las dificultades de la conquista. Esta cita de los aquitanos no es única ya que nuevamente se hace

referencia por Estrabón, con motivo del transporte de trigo desde Aquitania al litoral del Mar Cantábrico, en el transcurso de las Guerras Cántabras, al aprovisionamiento de las tropas en los frentes montañosos de las guerras: éstos (los cántabros) «tenían una gran carencia de alimentos, sobre todo trigo, y el trigo importado de Aquitania llegaba con dificultad por falta de caminos»<sup>14</sup>.

Las fuentes literarias a partir de Augusto y, en concreto, los discursos de Cicerón, Diodoro de Sicilia y Estrabón proporcionan referencias geográficas globales y generales del Océano Atlántico en un intento de hacer coincidir y asociar el *imperium Romanum* con el control de toda la «oikoumene»<sup>15</sup> y la utilización del Océano Exterior como espacio geográfico navegable que se consolida a lo largo del Imperio.

Orosio, en relación con las mismas guerras, menciona el transporte de tropas –*classis Aquitana*–, en su relato: «agotado el ejército por la larga lucha, conducida muchas veces en vano y con peligros, (Augusto) mandó que la armada se acercase desde el golfo de Aquitania, a través del Océano, para desembarcar tropas contra los desprevenidos enemigos»<sup>16</sup>. Resulta significativo que se especifica el traslado de la flota a Cantabria por vía marítima para una actividad militar desarrollada en las montañas cántabras. El dato nos manifiesta la valoración del transporte marítimo y, en general, por vías líquidas, por ser más económico y más rápido que cualquier otro, como se desprende de los datos de las fuentes literarias<sup>17</sup> y ha confirmado la historiografía contemporánea<sup>18</sup>.

<sup>14</sup> ESTRABÓN, *Geogr.* III, 4, 18.

<sup>15</sup> FRENEAUX, R., 1974: *Geographie cicéronienne: la mention d'Océanus dans les «Discours»*, en *Littérature gréco-romaine et géographie historique. Mélanges offerts à Roger Dion, Caesarodunum IX bis*, París, 131-141; ROMAN, Y., 1983: *Auguste, l'Océan Atlantique et l'imperialisme romain*, *Ktéma*, 8, 261-268.

<sup>16</sup> OROSIO, *Hist.*, VI, 21, 4: *Diu fatigato frustra atque in periculum saepe deducto exercitu tandem ab Aquitanico sinu per Oceanum incautis hostibus admoveri classem atque exponi copias iubet.*

<sup>17</sup> PLINIO EL JOVEN, *Epistulae*, X, 41, 2 donde cita las dificultades y gastos de determinados productos por tierra o por vía líquida: *Est in Nicomedensium finibus amplissimus lacus: per hunc marmora, fructus, ligna, materiae et sumptu modico et labore usque ad viam navibus, inde magno labore, maiore impendio vehiculis ad mare devehuntur*. La diferencia de coste del transporte se recoge en el *Edictum de pretiis rerum venalium* de Diocleciano (7, 1, ss.).

<sup>18</sup> Un planteamiento de la problemática lo tenemos en SILLIERES, P., 2000-2001: *Voies d'eau et essor économi-*

<sup>12</sup> RUIZ GUTIÉRREZ, A., 1997-1998: *Flaviobriga*. Puerto comercial entre Hispania y la Galia. Estudio del comercio de *terra sigillata* a través de un lote de Castro Urdiales (Cantabria), *Aquitania*, 15, 147-166.

<sup>13</sup> CÉSAR, *B. G.*, III, 26, 6: *Quos equitatus apertissimis campis consecutus ex milium L numero quae ex Aquitania Cantabrisque convenisse constabat.*

Autores clásicos, como Pomponio Mela, Plinio y Ptolomeo, dan noticia del litoral y los puertos del mar Cantábrico que se localizan en lugares privilegiados aptos para el atraque de las embarcaciones y cerca de los recursos mineros. Mela, en un texto sumamente corrupto y con un aparato crítico complejo, nos describe el septentrión peninsular de Cantabria, de occidente a oriente, en estos términos: «hasta el solar de los cántabros la costa es casi recta, a excepción de algunos cabos pequeños y de breves escotaduras... Desde el río que llaman *Salía* comienzan las costas poco a poco a retroceder y, aunque ancha todavía, Hispania se estrecha cada vez más entre dos mares, de tal manera que, por donde toca con la Galia es una mitad más estrecha que en la parte occidental. Allí están asentados los cántabros y los várdulos. Entre los cántabros hay algunos pueblos y ciertos ríos cuyos nombres no pueden ser expresados en nuestra lengua. El *Saunium* riega el territorio de los salaenos; el *Namnasa* desciende por entre los avariginos y orgenomescos; *Devalis* ciñe a *Tritino Bellunte*; el *Aturia* a *Decium* y el *Magrada*»<sup>19</sup>. Así pues Mela, que probablemente se sirve de un periplo como fuente, cita los nombres de algunas tribus de peñas al mar y las desembocaduras de los ríos, lugares de interés y, por tanto, referentes para los navegantes.

El geógrafo griego Ptolomeo da una relación y descripción de las coordenadas de los topónimos,

que de l'Hispanie, *Zephyrus*, LIII-LIV, 433-442. Entre los estudios de las dos últimas décadas del siglo pasado podemos citar a GREENE, K., 1986: *The Archeology of the Roman Economy*. Londres, 40, donde propone una *ratio* de 1, 4,9 y 28 por vía marítima, fluvial y terrestre respectivamente y CARRERAS MONFORT, C., 1994: *Una reconstrucción del comercio de cerámicas: la red de transportes en Britannia*. Barcelona, en p. 32 determina más los datos según los distintos medios de transporte: 1 en barco por vía marítima; 3,4 y 6,8 en embarcación por vía fluvial, según sea a favor o en contra de la corriente; 43,3 en animales de carga y 50,72 en carro, si bien la diferencia entre estas dos últimas cifras se dispara en topografías accidentadas como las existentes en el norte de Hispania. Una valoración global del problema se observa en IGLESIAS GIL, J. M., 1994: *Intercambio de bienes en el Cantábrico oriental en el Alto Imperio Romano*. Santander, 30 ss.

<sup>19</sup> MELA, *Chorogr.* III, 12-15. Seguimos el texto de la edición de C. FRICK, Edición Biblioteca Teubneriana: *Perpetua eius ora, nisi ubi modici recessus ac parva promunturia sunt, ad Cantabros paene recta est... At ab eo flumine quod Saliam vocant incipiunt orae paulatim recedere, et latae adhuc Hispaniae magis magisque spatium contrahere, usque adeo semet terris angustantibus, ut earum spatium inter duo maria dimidio minus sit qua Galliam tangunt quam*

diferenciando entre el interior y la costa, de occidente a oriente<sup>20</sup>, pero no menciona lugares del litoral de la Cantabria romana. Del espacio geográfico que abarca este estudio tan sólo cita *Flaviobriga* en territorio de los autrigones.

Frente a la descripción de Mela con pueblos y ríos, Plinio, que escribe en época flavia, nos relata los puertos como auténticos establecimientos comerciales. Sin duda, la mejor descripción de los puertos del sector central del mar Cantábrico se la debemos a Plinio el Viejo que nos menciona cuatro puertos, de oriente a occidente, en un espacio del litoral muy reducido: «*Portus Amanum*, donde ahora está la colonia *Flaviobriga*. Sigue la región de los cántabros con nueve ciudades: el río *Sauga*, *Portus Victoriae Iuliobrigensium*, desde aquí y a una distancia de 40.000 pasos se hallan las fuentes del Ebro, *Portus Blendium* y los orgenomescos, pertenecientes a los cántabros, *Portus Vereasuecae*; más adelante la región de los astures...»<sup>21</sup>. Esta presencia de cuatro puertos en un espacio del litoral tan limitado constituye la mayor concentración de puertos conocida en todo el Imperio romano. Además el dato adquiere más relevancia por el hecho de que Plinio no cite ningún otro lugar del litoral del Cantábrico con el término *portus*.

El relato pliniano puede explicarse por una generalización mediante la palabra *portus* de otras acepciones latinas como los términos *angiportus* y *statio*. Los conceptos de *portus* y *angiportus* los explica Ulpiano<sup>22</sup>: «se llama puerto al lugar cerrado donde se importa y exporta mercancías, cuan-

*ubi ad occidentem litus exporrigunt. Tractum Cantabri et Vardulli tenent: Cantabrorum aliquot populi amnesque sunt sed quorum nomina nostro ore concipi nequeant. Per + eundi et Salaenos Saunium, per Autrigones et Orgenomescos Namnasa descendit, et + Devalis Tritino Bellunte cingit, et Decium Aturia Sonans Sauso et Magrada.* Este texto corrupto, sobre todo en lo referente a Cantabria, ha sido objeto de muchas interpretaciones históricas.

<sup>20</sup> PTOLOMEO, *Geogr.* II, 6-7, señala topónimos, hidrónimos y orónimos, todos con sus coordenadas geográficas, aún hoy no interpretadas correctamente.

<sup>21</sup> PLINIO, *Nat. Hist.* IV, 110-111: *Amanum portus ubi nunc Flaviobriga colonia; civitatum novem regio Cantabrorum, flumem Sauga, portus Victoriae Iuliobrigensium (ab eo loco fontes Hiberi XL milia passum), portus Blendium, Orgenomesci e Cantabris, portus eorum Vereasueca, regio Asturum.*

<sup>22</sup> ULPIANO, *Digesto*, L, 16, 59: *portus appellatus est conclusus locus, quo importantur merces et inde exportantur, eaque nihilo minus statio est conclusa et munita, inde angiportum dictum est.*



categoría jurídico-administrativa superior a los restantes y la evidencia arqueológica significa a *Oiasso* (Irun).

Las premisas indicadas determinan el auge y la relación del Cantábrico en general y de su sector central en particular con la Galia en época romana y activan el intercambio de bienes con un centro distribuidor como protagonista, *Burdigala* (Burdeos)<sup>26</sup> como ha puesto de manifiesto el comercio de la cerámica de Montans a partir de Tiberio.

### La arqueología como soporte empírico en el sector central del litoral del septentrión de Hispania

Como aclaración previa debemos de indicar que entendemos como sector central del litoral del septentrión de Hispania el asignado tradicionalmente a la Cantabria romana incluyendo, por las características propias del este estudio el *Portus Amanum* que, si bien en la actualidad pertenece a Cantabria, en época imperial romana se insertaba en territorio de los autrigones, aunque administrativamente dependía como el resto del *Conventus Cluniensis*. Las intervenciones arqueológicas en los últimos años, dentro o fuera de los territorios de la Cantabria romana, han facilitado nuevos datos que se van añadiendo gradualmente a los estudios históricos y dan lugar a nuevos enfoques mostrándonos que la historia de Cantabria en época imperial romana era más compleja que las simplezas y generalidades sugeridas por los autores clásicos y, más concretamente, por Estrabón.

El considerable aumento de excavaciones en los últimos años y de estudios y revisión de materiales, depositados precedentemente en museos, cuestionan cada día más los datos de los autores grecolatinos referentes al concepto de aislamiento y la permanencia al margen de la civilización de los pobladores situados peñas al mar de la Cordillera Cantábrica y, sobre todo, los situados en el litoral que están cambiando radicalmente la visión de la historiografía tradicional del norte peninsular<sup>27</sup>. Estos restos arqueológicos son prueba de la existencia de un espacio económico atlántico y de una mayor romanización y aculturación de los pueblos

prerromanos del norte de Hispania durante el Imperio romano que las fuentes literarias clásicas silencian.

Este espacio económico, independiente del Mediterráneo, surge en época julioclaudia y, a partir de la dinastía flavia; el Cantábrico se convierte en un espacio de tráfico marítimo relevante con la explotación de la riqueza minera más próxima al litoral<sup>28</sup>. Roma debió de valorar el potencial económico y por ello crea o consolida establecimientos portuarios, como apoyo a la navegación, situados en las inmediaciones de las minas que poco después explota para hacer frente a la situación crítica de la hacienda imperial. Por otra parte, si bien no hay noticias de *mercatores*, *negotiatores*, *navicularii* o *nautae*, ni asociaciones de profesionales de transporte terrestre, en la actualidad se está poniendo en valor el significado de la presencia en la onomástica epigráfica de los *Iulii* y *Flavii*, en los asentamientos del litoral del Cantábrico y sus áreas de influencia y comunicación con el interior más próximo, posiblemente libertos dedicados a actividades artesanales, a la explotación de los recursos del suelo y subsuelo, la pesca y sus derivados y actividades de tipo mercantil.

La arqueología del sector central del litoral del Mar Cantábrico nos viene ilustrando en los últimos años con evidencias notables sobre el desarrollo urbano de algunos puertos o enclaves costeros que gozaron de un cierto auge económico. Estos centros del litoral septentrional de Hispania se determinan más por el registro del material arqueológico mueble que por la existencia de estructuras portuarias, pues los restos arqueológicos de muelles más evidentes son los localizados en *Oiasso* (Irún)<sup>29</sup> en el estuario del Bidasoa, que excede en mucho por oriente el espacio geográfico de esta aportación. Los hallazgos arqueológicos van proporcionando datos sobre *portus*, *stationes*, fondeaderos o lugares de atraque de las

*estudio de los enclaves marítimos cantábricos en época romana*. Madrid. Existen numerosas monografías y artículos sobre yacimientos o materiales arqueológicos concretos, que en su mayoría se pueden observar en otras notas bibliográficas de este estudio.

<sup>28</sup> MANTECÓN CALLEJO, L., 2000: La minería romana en Cantabria, *Nivel Cero*, 8, 37-58.

<sup>29</sup> En la última década del siglo XX se han efectuado importantes intervenciones arqueológicas con el descubrimiento del puerto cf. GERENU URCELAY, M., LÓPEZ COLOM, M<sup>a</sup> M. y URTEAGA ARTIGAS, M<sup>a</sup> M., 1997: Novedades de arqueología romana en Irún-Oiasso, 1992-96, *Isturitz*, 8, 467-489; IZQUIERDO MARCULETA, M<sup>a</sup> T., 1997: La cultura material como indicador de las relaciones económicas. Aportaciones desde el mobiliario cerámico de época romana recuperado en Gipuzkoa, *Isturitz*, 8, 385-414; URTEAGA, M., 2000: Arqueología romana en Gipuzkoa, *Arkeolan*, 8, número monográfico.

<sup>26</sup> ÉTIENNE, R., 1962: *Bordeaux antique*. Burdeos; HIGOUNET, Ch., 1971: *Histoire de l'Aquitaine*. Toulouse; REDDÉ, M., 1979: La navigation au large des côtes atlantiques de la Gaule à l'époque romaine, *Mélanges de l'Ecole française de Rome. Antiquité*, 91, 1, 481-489 y IGLESIAS GIL, J. M., *Intercambio de bienes...*, p. 30 ss.

<sup>27</sup> FERNÁNDEZ OCHOA, C. y MORILLO CERDÁN, A., 1994: *De Brigantium a Oiasso. Una aproximación al*



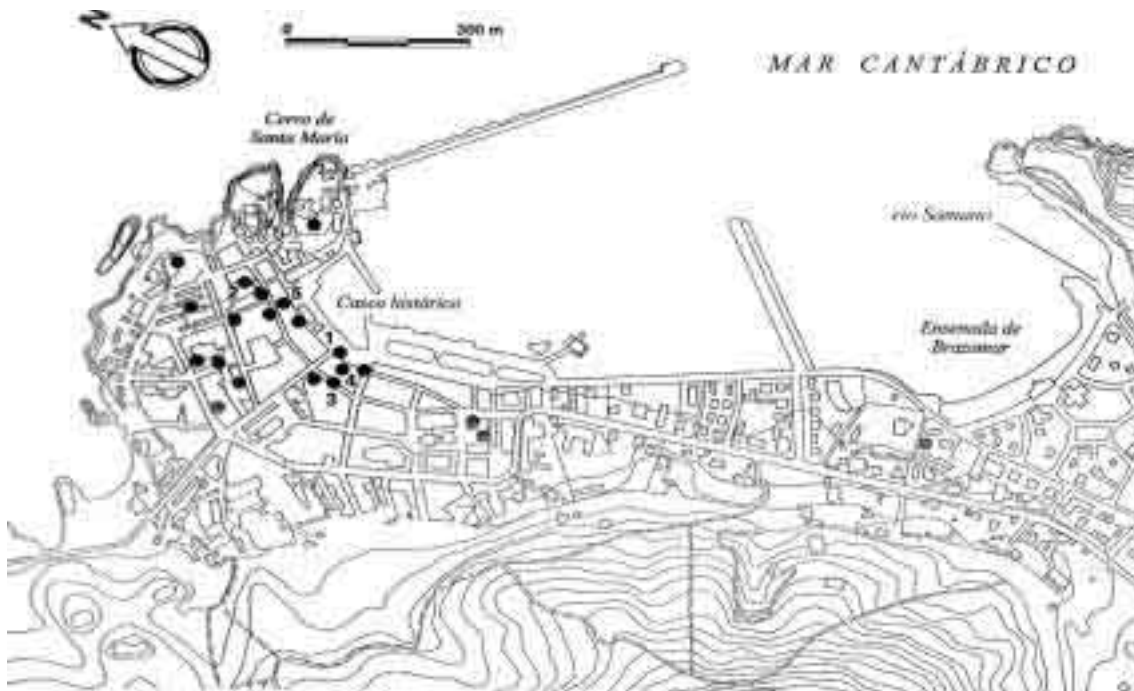


Fig. 3. Hallazgos romanos en Castro Urdiales: 1. Casa de la Matra (1973); 2. Calle Belén, 22; 3. Calle Ardigales (1991); 4. Cine Ágora (1992-1995); 5. Calle la Rua, 10 (1996-1997)

embarcaciones, sobre todo de cabotaje, que surcaban el Mar Cantábrico<sup>30</sup>.

Dadas las limitaciones de espacio nos ceñiremos a los puertos del texto de Plinio y, por los resultados de los hallazgos arqueológicos de una manera más detallada a *Portus Amanum* y *Portus Victoriae Iuliobrigensium* en relación directa ambos con sus asentamientos urbanos correspondientes *Flaviobriga* y *Iuliobriga* respectivamente así como sus vías romanas de penetración hacia el interior. A este respecto la ubicación de *Iuliobriga* en el interior, próxima a la divisoria de aguas de la cordillera Cantábrica y a las riberas del Ebro, favorecía la relación, como evidencia la *sigillata* de Montans, entre *Burdigala* a través del *Portus Victoriae Iuliobrigensium*, y *Tarraco* y *Caesaraugusta* a través del Ebro.

<sup>30</sup> Prospecciones, actuaciones de arqueología de gestión por obras y excavaciones arqueológicas oficiales están dando lugar a hallazgos más o menos descontextualizados cuya síntesis de los resultados se puede consultar en el País Vasco en la publicación periódica *Arkeoikuska*, en Cantabria en *Actuaciones Arqueológicas en Cantabria (1984-1999)*, en Asturias en *Arqueología en Asturias* y en Galicia junto a la revista *Brigantium*, puede consultarse la monografía de NAVEIRO LÓPEZ, J. L., 1991: *El comercio antiguo en el NW peninsular*. A Coruña.

*Portus Amanum*, que perdura en el topónimo e hidrónimo Sámano, remonta sus orígenes romanos muy probablemente a las Guerras Cántabras y el asentamiento civil y precolonial en torno al puerto debió de dar lugar a la colonia *Flaviobriga* (Castro Urdiales), sustituyendo el topónimo portuario por el colonial. De hecho cabe la posibilidad de determinar dos focos espaciales con actividad desde sus inicios en época romana, la ensenada de Brazomar en el estuario del río Sámano y el actual casco histórico de Castro Urdiales, más próximo al puerto moderno, donde se han hallado, en los últimos años, restos arquitectónicos de casas romanas y material mobiliario que tienen continuidad en la etapa colonial romana con una secuencia cronológica que llega hasta nuestros días. Las condiciones naturales de ambos emplazamientos diferían bastante de las actuales, de hecho, los continuos aportes sedimentarios del río y los rellenos artificiales en el estuario y en el casco histórico han modificado por completo el enclave del posible puerto antiguo. A pesar de todo, la ensenada de Brazomar y su entorno han proporcionado vestigios arqueológicos que pueden apoyar la ubicación en ese lugar del

*Portus Amanum* o un fondeadero; tales como el hallazgo de antiguos varaderos y las ruinas de fortificaciones defensivas en la punta de Cotolino para guardar y defender la entrada al puerto (fig. 3).

La otra hipótesis defiende la existencia de un pequeño núcleo de población portuario en el casco histórico de Castro Urdiales donde ha pervivido el puerto hasta nuestros días. La actividad portuaria, pesquera y comercial del *Portus Amanum* debió generar un asentamiento permanente de población en sus proximidades que adquirió un desarrollo y/o reconocimiento urbano con el rango colonial a partir de Vespasiano<sup>31</sup>, en torno al año 74 d.C. El hallazgo en el casco histórico de Castro Urdiales, en la intervención arqueológica realizada en 1973 en la denominada «Casa de la Matra», de restos de construcciones y, en concreto, un muro de mampostería de 1,25 m de grosor ha llevado a sus investigadores a relacionarlo con el muelle del antiguo puerto romano. Precisamente, las inmediaciones del actual puerto pesquero de Castro Urdiales han proporcionado el hallazgo de estructuras de una calle y, probablemente, dos casas con tegulas y estucos en el solar del antiguo cine Ágora y en la Matra, aquí con ladrillos de *hypocaustum*, y en ambas con materiales romanos como *sigillata* sudgálica de Montans e hispánica así como numismática que evidencian la continuidad de un intercambio comercial a lo largo de todo el Imperio romano.

Un aspecto que debió de facilitar la articulación de los puertos cantábricos de la *via maris*, lo constituye el hallazgo arqueológico de piletas, canales, estancias y aljibes relacionados presumiblemente con industrias de salazón<sup>32</sup>. El seguimiento de unas obras en la calle Ardigales nº 4 ha permitido comprobar la existencia de una pileta o *cetaria* rectangular semejante a otras halladas en el Cantábrico como Cariño,

<sup>31</sup> RUIZ GUTIÉRREZ, A., 1999: *Flaviobriga* a la luz de los últimos trabajos arqueológicos, en A. Rodríguez Colmenero (coord.), *Actas del Congreso Internacional: Los orígenes de la ciudad en el Noroeste hispánico* (Lugo, 1996), vol. 1, Lugo, 479-509.

<sup>32</sup> FERNÁNDEZ OCHOA, C., 1994: *Una industria de salazones de época romana en la Plaza de Marqués*. Gijón; FERNÁNDEZ OCHOA, C. y MARTÍNEZ MAGANTO, J., 1994: Las industrias de salazón en el norte de la Península Ibérica en época romana. Nuevas aportaciones, *Archivo Español de Arqueología*, 67, 115-134. Hoy nadie duda de la relación entre *cetaria* y los topónimos de Getaria y Guéthary.



Fig. 4. Pátera de plata con incrustaciones de oro dedicada a la divinidad salutífera *Salus Umeritana* procedente de Otañes

Bares y Viveiro en Galicia, Gijón en Asturias o Guéthary en Francia, todas con cronología romana<sup>33</sup>. Estas industrias o factorías debieron constituir pequeños focos de producción destinados al abastecimiento local o regional frente a las grandes factorías del litoral del Mediterráneo.

En Otañes, al inicio de la vía terrestre que enlazaba este puerto con el interior, se han hallado restos de vía romana y varios miliarios, entre ellos uno de Tiberio y dos de Nerón, anteriores a la fundación colonial, si bien continúa esta secuencia en la vía romana con otros de Domiciano, Decio, Aureliano, Caro o Carino, Numeriano, Galerio y Constantino I<sup>34</sup>. En las inmediaciones de este mismo lugar se encontró la pátera de plata con incrustaciones de oro con la inscripción *Salus Umeritana*<sup>35</sup> (fig. 4).

Las relaciones comerciales con la Galia por el espacio económico atlántico son evidentes ya en la dinastía julioclaudia, según testimonia la *sigillata* sudgálica de Montans<sup>36</sup>. El *Portus Amanum* debió de

<sup>33</sup> IGLESIAS, J. M. y RUIZ, A. (dirs.), 1995: *Flaviobriga. Castro Urdiales romano. Arqueología de Intervención (años 1991-1994)*. Bilbao, 88.

<sup>34</sup> IGLESIAS, J. M. y RUIZ, A., 1998: *Epigrafía Romana de Cantabria*, Santander-Bordeaux, nº 37 al 44.

<sup>35</sup> IDEM, *Ibidem*, nº 47.

<sup>36</sup> RUIZ GUTIÉRREZ, A., 1997-1998: *Flaviobriga*. Puerto comercial entre Hispania y la Galia. Estudio del comercio de *terra sigillata* a través de un lote de Castro Urdiales (Cantabria), *Aquitania*, 15, 147-166.

jugar una misión en menor escala, semejante al puerto de *Burdigala* como distribuidor de mercancías a través de las vías romanas. La importación de cerámica de Montans se mantiene desde época tiberiana hasta los años 70/80 con predominio de las datables en época claudio-neroniana.

Igualmente se han hallado ánforas y fragmentos de vidrio importados con una cronología entre los años 30 y 100 d.C.<sup>37</sup>. Las construcciones de época romana excavadas y los materiales arqueológicos significan una fase de apogeo de *Flaviobriga* a finales del siglo I d.C. y durante el siglo II. A partir de los años setenta la presencia de *sigillata* hispánica es abundante y su cronología llega hasta comienzos del siglo V, si bien se observa por medio de la *sigillata* hispánica una decadencia del núcleo urbano y de las relaciones comerciales desde la segunda mitad del siglo III hasta finales del siglo IV. Esta *sigillata* hispánica de los alfares riojanos, en su mayoría de *Tritium*, evidencia contactos con el valle del Ebro y con otras ciudades de *Hispania*, lo que testimonia su actividad portuaria y su importancia como centro distribuidor hacia el territorio administrativo en que se inserta, el *conventus Cluniensis*, y de enlace con la meseta del Duero y el valle del Ebro desde época julioclaudia.

La riqueza minera de la zona próxima al *Portus Amanum*, y las buenas comunicaciones terrestres con la meseta del Duero y el valle del Ebro, y marítimas con la región gala de Aquitania y el septentrión hispánico, fueron aprovechadas por los romanos. Antes de la fundación de *Flaviobriga* tenemos la presencia en sus proximidades de miliarios de Tiberio y Nerón y en las inmediaciones las explotaciones mineras de hierro de Setares, Baltezana, Dícido y Somorrostro que, al menos en parte, remontan su explotación a época romana. Dichas circunstancias potenciaron este enclave sobre todo a partir de la época flavia. Esto se tradujo en un aumento de la población del *portus* mediante la fijación de los habitantes indígenas en los espacios próximos al puerto, gracias a la creciente presencia de romanos atraídos por el próspero comercio.

Entre *Portus Amanum* y *Portus Victoriae Iuliobrigensium*, siguiendo hacia occidente, Santoña presenta unas características propias para un asentamiento costero portuario, allí confluyen las rías

de Santoña y Treto, formada esta última por el estuario del río Asón que, en la actualidad, configuran una marisma muy colmatada por la arena. La topografía ha facilitado a Santoña su situación como refugio para la navegación cantábrica, abrigo de las corrientes marinas y de los temporales invernales en el Fondeadero del Fraile. La tradición portuaria es evidente por la advocación religiosa en la pervivencia medieval del término Puerto en relación al monasterio de Santa María del Puerto, origen de la iglesia del mismo nombre en cuyas inmediaciones se han recuperado materiales romanos. Entre los artefactos muebles hallados de cronología romana podemos citar abundante *sigillata* hispánica de los alfares riojanos, vidrios y monedas con una cronología de los materiales que abarca desde la segunda mitad del siglo I hasta el siglo IV, si bien la mayoría corresponde a las dinastías flavia y antonina.

La bahía de Santander, donde se ubicó el *Portus Victoriae Iuliobrigensium*, reúne unas condiciones óptimas como puerto natural para el varado y anclaje de embarcaciones que se justifica por la abundancia de materiales romanos en distintos lugares. La bahía, hoy muy trasformada por la colmatación y saneamiento de zonas pantanosas, constituye un espacio amplio y resguardado de los vientos dominantes y ofrece lugares potenciales y propicios para la instalación de establecimientos portuarios entre los que destaca el arroyo Becedo, posible germen del primitivo asentamiento urbano, protegido de los vientos del norte, noroeste y sur. La Bahía se prolonga hacia el interior por medio de las rías de Boo, Solía, San Salvador y Cubas, de las que esta última es la única que se corresponde con un río, el Miera. La Bahía de Santander debió de tener varios puntos para el atraque de embarcaciones, ya en época romana; a juzgar por los materiales hallados en diferentes lugares y a su alrededor debieron de existir varias *villae* urbanas. La localización de yacimientos romanos alrededor de la Bahía, como el cerro de Somorrostro, San Juan de Maliaño, San Martín y la ensenada e istmo de la Magdalena, plantea la posibilidad de que esta dispersión de hallazgos arqueológicos arquitectónicos responda a un poblamiento diseminado de pequeños *vici* marítimos, portuarios o mineros (fig. 5).

En la zona de la península de la Magdalena han aparecido en el espacio del istmo que da a la bahía muros de mampostería y teselas de mosaico romano

<sup>37</sup> SOLANA SAINZ, J. M., 1977: *Flaviobriga (Castro Urdiales)*. Santander, 30 ss.



Fig. 5. Hallazgos de cronología romana en el entorno de la Bahía de Santander

que delatan la presencia de un hábitat permanente en el espacio ocupado por la Sociedad de Tennis y el Balneario, en este último lugar se halló un inmueble con mosaico y un recinto con cuatro basas de columnas. Precisamente en esa ribera norte de la bahía se encontró igualmente una estructura con postes o vigas de madera hincadas que pueden corresponder con un embarcadero o con una estructura de protección del terreno sin una cronología determinada (fig. 6). En cuanto a materiales<sup>38</sup> se constata la presencia de *sigillata* sudgálica, monedas y objetos de adorno en el Balneario y *sigillata* hispánica, morillos de hierro con prótomos de bronce, semejantes a los hallados en *Iuliobriga*, y obje-

tos de bronce en la Sociedad de Tennis. En la misma zona hay que constatar un ánfora hallada al hacer los cimientos del palacio de la Magdalena, *sigillata* y otros materiales en el mismo istmo de acceso al palacio y un tesorillo de monedas de oro donde estuvo la antigua ermita de Santa Lucía. Sin determinar el contexto exacto de su hallazgo hemos de mencionar un Hermes de bronce. La mayoría del material es de los siglos I y II y en menor proporción de los siglos III y IV (fig. 7).

En el promontorio de San Martín, al efectuar la construcción de un varadero y dique seco, se descubrió un *hypocaustum*, sellado con *opus signinum*, que debió de formar parte de una *villa* altoimperial.

En la Bajada de la Gándara, al hacer la cimentación para la construcción de viviendas, se encontró una cabeza de Baco en terracota y fragmentos de *sigillata*.

Al tesorillo de monedas de oro hallado junto a la antigua ermita de Santa Lucía, ya citado, hemos de

<sup>38</sup> En la descripción de los materiales seguimos básicamente a CASADO SOTO, J. L. y GONZÁLEZ ECHEGARAY, J., 1995: *El puerto de Santander en la Cantabria romana*. Santander, 61 ss.



Fig. 6. Posible embarcadero situado en el istmo de la Magdalena

añadir un tesoro de monedas de bronce romanas de diferentes siglos, las últimas del año 393, halladas junto a la iglesia de Cueto y otro procedente del lado este de la ladera de Peñacastillo con monedas de plata. Igualmente en aguas de la bahía se han encontrado monedas romanas diversas.

En el cementerio de San Juan de Maliaño, a la orilla sur de la bahía, se ha excavado unas estructuras de una instalación termal y una estancia de una *domus*, datable en el último tercio del siglo I d.C. que sus investigadores clasifican como un centro urbano<sup>39</sup> pero que también puede tratarse de un *vicus* o más probablemente de una *villa* marítima.

En el promontorio de Somorrostro se halla la catedral de Santander bordeada por las aguas de la bahía y la pequeña ría que formaba el arroyo Becedo. Esta ría constituye un lugar idóneo para puerto natural por las características de su calado y es el germen del casco histórico de Santander. La ría está protegida no sólo del viento del noroeste y del norte sino también del viento sur que penetra habitualmente en la bahía. En la cripta de la catedral se efectuaron excavaciones arqueológicas hallándose un *hypocaustum*, conducciones de agua, una posible calle y un muro de mampostería que incluía sillares reutilizados. Entre los distintos materiales arqueológicos hallados bajo la catedral de Santander hemos de mencionar cerámica común romana, vidrios, dos fragmentos de figuras de terracota y tégulas romanas. Una pieza significativa es un trípode de bronce, posi-



Fig. 7. Hermes –dios del comercio– de bronce de la península de la Magdalena. La figura formaba parte de un objeto mayor al que se unía por un vástago de hierro

blemente dedicado a lampadario, que confirma el espacio económico atlántico con tres piezas casi idénticas halladas en Geraardsbergen (Bélgica), Vieil-Evreux y Autum (Francia)<sup>40</sup>. En relación con los materiales exhumados las estructuras más antiguas deben corresponder al siglo I d.C. y las más modernas al siglo IV (fig. 8).

Por otra parte hemos de destacar la presencia de mineral de hierro en las proximidades de la bahía de Santander, concretamente en el macizo de Peña Cabarga, minas ya explotadas en época romana a las que alude Plinio al referirse a un monte con venas ferríferas: «De todas las venas metalíferas la más abundante en Cantabria es el hierro. En la zona marítima que baña el Océano hay un altísimo monte que parece increíble, todo él es de metal, como dijimos al hablar del Océano»<sup>41</sup>. Estas minas, que han propor-

<sup>39</sup> SAN MIGUEL LLAMOSAS, C., *et alii*, 2000: Actuaciones arqueológicas en el cementerio de Maliaño. El yacimiento romano y medieval de la Mies de San Juan (Maliaño), *Actuaciones arqueológicas en Cantabria 1984-1999*. Santander, 311-314.

<sup>40</sup> CASADO SOTO, J. L. y GONZÁLEZ ECHEGARAY, J., *El puerto de Santander...*, 83-85.

<sup>41</sup> PLINIO, *Nat. Hist.*, XXXIV, 149. *Metallorum omnium vena ferri largissima est. Cantabriae maritimae parte, quam Oceanus alluit mons praerupte altus, incredibile dictu, totus ex ea materie est, ut in ambitu Oceani diximus.*



Fig. 8. Trípodе zoomorfo de bronce, posible lampadario, procedente de las excavaciones arqueológicas realizadas en la catedral de Santander

cionado monedas romanas y otros materiales, evaluarían su producción a partir de un cargadero situado en sus proximidades, posiblemente en la ría de Solía, en el interior del espacio ocupado por la Bahía.

Continuando el recorrido del litoral hacia occidente el siguiente enclave portuario citado por Plinio es *Portus Blendium* (Suances) que, como el *Portus Victoriae Iuliobrigensium*, enlazaba la *via maris* con la ruta terrestre hacia *Iuliobriga*, *Pisoraca* (Herrera de Pisuega, Palencia) y la meseta del Duero. *Iuliobriga* era la ciudad más importante de Cantabria, al decir de Plinio, «de los siete pueblos que existen entre los cántabros sólo merece ser mencionada *Iuliobriga*»<sup>42</sup>— y, desde su fundación, una vez concluida la conquista de Cantabria por Roma hasta su abandono, en el último tercio del siglo III, tuvo una fluida relación con el litoral cántabro. La ciudad de *Iuliobriga* fue fundada para dinamizar y cambiar estructuralmente el mundo indígena y servir de puente entre los núcleos romanos costeros y meseteños en el complejo mundo mercantil y administrativo de Roma. *Portus Blendium*, como *Portus Victoriae Iuliobrigensium*, pudo tener relación con el desembarco de la flota aquitana en el transcurso de las Guerras Cántabras y pudo ser el lugar de aprovisionamiento de los soldados que combatieron en las mismas. En el casco urbano de Suances se ha hallado diverso material numismático con una cronología

que abarca desde Augusto al siglo III y cerámica *sigillata* hispánica en las inmediaciones de la iglesia parroquial y en la cueva de Las Brujas. En el interior de la ría de San Martín de la Arena, hoy muy colmatada por el arrastre fluvial, debió de estar el puerto de embarque de la galena extraída de las minas de Reocin a la que debe referirse Plinio<sup>43</sup> cuando menciona la abundancia de plomo negro en Cantabria.

En el entorno de Comillas (Cantabria) se han encontrado materiales romanos relacionados con las explotaciones mineras de hierro y galena de sus proximidades<sup>44</sup>. Así pues, una vez más la relación entre el lugar de embarque y la explotación minera de Udías y Ruiseñada es evidente. En Ruiseñada, en el interior de la ría de La Rabia, debió de existir una *statio* o embarcadero para la carga del mineral de la explotación romana allí existente y en la ría de La Rabia se han hallado monedas imperiales romanas, con una cronología entre los siglos II y IV<sup>45</sup>.

El último de los puertos cántabros citado por Plinio es el *Portus Vereasuecae*, identificado tradicionalmente con la ría de San Vicente de la Barquera (Cantabria), si bien otros autores modernos lo sitúan más hacia occidente en las rías de Tina Menor o Tina Mayor o incluso en el oriente de Asturias. En San Vicente de la Barquera y su ría, hoy muy colmatada por la arena, se han hallado objetos romanos dispersos, entre ellos monedas de los siglos I a.C. y I d.C.<sup>46</sup> que permiten determinar la posible existencia en época romana al menos de un fondeadero. Este puerto o el citado embarcadero de La Rabia pudo ser el

<sup>43</sup> PLINIO, *Nat. Hist.*, XXXIV, 47, 158. *Non fit in Gallaecia nigrum, cum vicina Cantabria nigro tantum abundet, nec ex albo argentum, cum fiat ex nigro.*

<sup>44</sup> Podemos citar un ara dedicada a Júpiter por un personaje llamado *Flavius* en la mina Numá en el lugar llamado el Molino en Ruiseñada y una lucerna romana, cf. IGLESIAS, J. M. y RUIZ, A., *Epigrafía Romana de Cantabria*, nº 2 y CASADO SOTO, J. L. y GONZÁLEZ ECHEGARAY, J., *El puerto de Santander...*, 51.

<sup>45</sup> VEGA DE LA TORRE, J. R., 1982: Numismática antigua de la provincia de Santander, *Sautuola*, III, 235-270.

<sup>46</sup> CASADO SOTO, J. L. y SARABIA ROGINA, P., 1995: El Cantábrico en la difusión de modelos cerámicos medievales y modernos, en C. M. Gerrard, A. Gutiérrez y A. Vince (eds.): *Spanish Medieval ceramics in Spain and British Isles*, British Archaeological Report International Series, 610, 87-97.

lugar de salida por vía marítima de las explotaciones de sal de Caviedes, Cabezón de la Sal y Treceño a las que hace referencia Estrabón<sup>47</sup>.

A lo largo del litoral asturiano de la Cantabria romana no se han encontrado vestigios de puertos romanos. Un lugar propicio para una instalación portuaria en el límite entre astures y cántabros es la ría de Ribadesella que ha proporcionado materiales romanos<sup>48</sup> donde pudo existir algún puerto natural o fondeadero pero carecemos de vestigios arqueológicos.

Más al occidente del espacio geográfico del litoral de Plinio, objeto del análisis de esta aportación, con notables evidencias arqueológicas romanas está el entorno del actual Gijón. Sin duda, el punto más significativo y estratégico del litoral asturiano lo constituye el castro del promontorio de la Campa Torres, yacimiento arqueológico con amplia secuencia prerromana, que se corresponde con la ciudad de *Noega*<sup>49</sup>, citada por los escritores clásicos<sup>50</sup>, la cual se expande a partir de la época flavia dando lugar a un nuevo espacio urbano en el actual área de Cimadevilla en Gijón, posiblemente la antigua *Gigia*<sup>51</sup>. Entre ambos espacios, la Campa y Cimadevilla, se encuentra la zona portuaria del Musel en la ría de Aboño, hoy muy colmatada por la ocupación de terrenos donde en la antigüedad estuvo ocupada por el mar, que en sus inicios debió de tener su lugar un fondeadero, germen del puerto, de atraque de barcos hacia el interior del lado oeste, más próximo a la Campa de Torres, por su mayor protección del viento y de los temporales. Los hallazgos en la Campa de Torres de ánforas y *sigillata* itálica y gálica, numismática hispanorromana de Tiberio y el

epígrafe dedicado a Augusto en el 9-10 d.C., confirman su protagonismo en las comunicaciones marítimas desde los inicios del Imperio romano<sup>52</sup>, la continuidad en la antigüedad está avalada por la presencia de *sigillata* hispánica de los alfares riojanos, *sigillata* clara africana y *sigillata* gris gálica tardía<sup>53</sup>.

### Conclusiones

El análisis efectuado en base a la cita pliniana de los puertos del Cantábrico en época romana nos ofrece a través de la arqueología unas luces en *Portus Amanum* y *Portus Victoriae Iuliobrigensium* y unas sombras en *Portus Blendium* y sobre todo en *Portus Vereasuecae*, pues se duda de su ubicación concreta de este último en época romana. No obstante en conjunto podemos afirmar que, consumada la conquista por Roma del septentrión peninsular, en las dos últimas décadas del siglo I a.C. se inicia una transformación progresiva de la administración y se establece un espacio económico atlántico. La actividad de la *via maris* y de los puertos citados por Plinio en el sector central del mar Cantábrico se remonta a época julioclaudia, como testimonia la cerámica *sigillata* sudgálica de Montans<sup>54</sup>, que, a través de los ríos Tarn y Garona, descendía hacia *Burdigala* (Burdeos) desde donde se distribuía a ambas vertientes del litoral Atlántico e Islas Británicas. Esta *sigillata* sudgálica penetra en el territorio que hemos estudiado desde época tiberiana, coincidiendo con las últimas importaciones de piezas de *sigillata* itálica. Los restos arqueológicos muebles aislados, especialmente numismáticos, de época julioclaudia confirman la presencia de un creciente tráfico marítimo en el Cantábrico en torno a núcleos principales. Así pues, a lo largo de la primera mitad del siglo I d.C. se consolida un circuito marítimo transcantábrico que enlaza la fachada atlántica peninsular con el suroeste de la Galia.

<sup>52</sup> CAMINO MAYOR, J., 1995: *Los castros marítimos en Asturias*. Oviedo, 206 ss.

<sup>53</sup> FERNÁNDEZ OCHOA, C., 1997: *La muralla romana de Gijón (Asturias)*. Gijón, 89-104.

<sup>54</sup> MARTÍN, T. y RUFFAT, H., 1992: Montans (Tarn), en *Villes et agglomérations urbaines antiques du sud-ouest de la Gaule*, Burdeos, 121-122; IGLESIAS GIL, J. M., 1999: Autarquía económica y comercio exterior de la Cantabria romana, en *I Encuentro de Historia de Cantabria*, vol. I, Santander, 331-351.

<sup>47</sup> ESTRABÓN, *Geogr.* III, 3, 7. Así alude a aspectos de los montañeses: «sus piedras de sal son rojizas aunque machacadas se vuelven blancas». Respecto a las explotaciones de sal en Cantabria ha dado materiales romanos Caviedes, donde se conserva el topónimo Pozo Salado, y hay referencias de explotación en el siglo IX en Treceño, Cabezón de la Sal y Miengo.

<sup>48</sup> FERNÁNDEZ OCHOA, C., *Asturias en época romana*, 151.

<sup>49</sup> GONZÁLEZ, J. M., 1954: *El litoral asturiano en época romana*. Oviedo, 55 ss.

<sup>50</sup> ESTRABÓN, *Geogr.*, III, 4, 20; MELA, *Chorogr.*, III, 12-13 y PLINIO, *Nat. Hist.*, IV, 3.

<sup>51</sup> La ciudad es citada por PTOLOMEO, *Geogr.*, II, 6, 28.

A medida que la administración romana se consolida con el consiguiente proceso de urbanización y explotación del territorio, surgen nuevas *civitates*, según nos cita Plinio en su *Naturalis Historia*. Estas ciudades transforman su urbanismo e intensifican sus relaciones con el exterior con la explotación minera como confirma la homogeneización del registro arqueológico. Esta transformación es patente sobre todo a partir de la dinastía flavia con la implantación en toda Hispania del *ius Latii*, momento a partir del cual se inicia, con la promoción jurídica, un período de florecimiento económico y se hacen más evidentes los restos arqueológicos en los puertos del litoral a donde llega masivamente la *sigillata* hispánica y se intensifica el comercio marítimo en el espacio económico atlántico con un crecimiento sostenido de los asentamientos romanos.

Esta dinámica de incorporación de nuevos mercados en el espacio económico atlántico, así como el aprovechamiento y transformación de las materias pri-

mas –minas, recursos agropecuarios y pesqueros–, da lugar a la implantación de asentamientos romanos en el litoral, condicionados por su carácter portuario y a la integración del Cantábrico en el mundo romano con la formación de un espacio económico atlántico.

La crisis del siglo III provoca el descenso y decadencia de la presencia de *sigillata* de los talleres riojanos en los puertos del Cantábrico que se sustituye por cerámica común con funciones polivalentes –despensa, cocina, mesa, transporte– hasta la aparición en el mercado de la *terra sigillata* hispánica tardía a finales del siglo IV. A partir de esta fecha y a lo largo del siglo V el espacio económico atlántico permanece con las cerámicas aquitanas y se expansiona más allá del Mar Exterior con la incorporación de cerámicas africanas y del Mediterráneo oriental. Finalmente el saqueo de los hérulos en el año 456 que menciona Hidacio es una prueba de la existencia de vida y actividad en estos puertos lo que justifica su intervención para obtener un botín.