

EL DESCUBRIMIENTO DEL OCÉANO ATLÁNTICO POR ROMA. UNA PERSPECTIVA METODOLÓGICA

THE DISCOVERY OF THE ATLANTIC OCEAN BY ROME. A METHODOLOGICAL PERSPECTIVE

Francisco Javier Guzmán Armario

Profesor Titular de Historia Antigua de la Universidad de Cádiz

Fecha de recepción: 13/II/2018 Fecha de aceptación: 15/II/2018

Resumen

Desde la llegada de los fenicios al ámbito del Estrecho de Gibraltar, distintas culturas surcaron el Atlántico europeo en busca de recursos económicos. Cuando Roma conquistó sus provincias occidentales, los emperadores romanos utilizarán el conocimiento marítimo acumulado durante siglos para mantener el abastecimiento de sus ejércitos en Britania y en la frontera del Rin desde principios del siglo I d.C. No conocemos esa ruta atlántica, dada la parquedad de las fuentes literarias y la escasez de vestigios arqueológicos subacuáticos, conectados entre sí. Sin embargo, el Imperio romano nunca se identificó con una dimensión atlántica, pues siempre fue una civilización de carácter mediterráneo, y una vez que su interés político se desplace a otros territorios, a partir del siglo II d.C., las comunicaciones atlánticas decaerán.

Palabras clave: Océano Atlántico, navegación antigua, fenicios, griegos, cartagineses, Imperio romano, Arqueología subacuática.

Abstract:

Since the arrival of the Phoenicians in the area of the Strait of Gibraltar, different cultures crossed the European Atlantic in search of economic resources. When Rome conquers its western provinces, the Roman emperors will use maritime knowledge accumulated over the centuries to maintain the supply of its armies in Britain and on the Rhine frontier, since the beginning of the 1st century A.D. We do not know that Atlantic route, due to the paucity of literary sources and the scarcity of underwater archaeological remains, connected to each other. However, the Roman Empire never identified with an Atlantic dimension. It was always a Mediterranean civilization, and

once its political interest moves to other territories, from the 2nd century AD, the Atlantic communications decayed.

Keywords: Atlantic Ocean, ancient navigation, Phoenicians, Greeks, Carthaginians, Roman Empire, underwater Archeology.

En su época de mayor apogeo territorial, es decir, durante el reinado del emperador Trajano (98-117 d.C.), el Imperio romano llegó a controlar un área de unos cinco millones de kilómetros cuadrados, distribuidos en tres continentes. En términos más concretos, ello supuso el dominio absoluto de las riberas del Mediterráneo (que no en balde era llamado *Mare nostrum* por los romanos), una parte apreciable de las costas del Mar Negro, las orillas egipcias del Mar Rojo y las correspondientes al océano Atlántico desde el Estrecho de Gibraltar a la desembocadura del Rin, sin olvidar el litoral de la provincia de *Britannia* o el de la *Mauritania Tingitana*. Esto permitió a los antiguos romanos desplazarse por mar, con cierta seguridad ante fenómenos como la piratería, a través de largas distancias, e incluso proyectarse económicamente a tierras tan lejanas como la India, con la que se mantuvo un intenso y lucrativo comercio, heredado de tiempos de la monarquía de los Lágidas, que llegó a suponer el 25% del producto interior bruto del Estado¹.

Sin embargo, hay que establecer un punto de vista muy claro para comprender la proyección marítima de la antigua Roma. Y ese punto de vista, es que el Estado romano nunca tuvo tal proyección marítima. No hasta el punto de poder compararla con otras como la fenicia, la de los antiguos griegos o la de los cartagineses, quienes sí condensaron su definición histórica en el mar y hallaron en él la forma de sobrevivir y prosperar. La civilización romana antigua fue, en esencia, campesina y terrestre, siempre estuvo ligada a tierra firme, y ello condicionó su devenir histórico hasta el final. Este punto es muy importante para comprender su política en la fachada atlántica europea.

¹ Análisis la cuestión en GUZMÁN ARMARIO, Francisco Javier. “Objetivo: la India. Los viajes entre el Imperio romano y el Subcontinente indio y sus consecuencias históricas”. En G. Bravo, R. González Salinero (eds.), *Ver, viajar y hospedarse en el mundo romano*, Madrid, 2012, pp. 249-264. Roma mantuvo este comercio hasta que la Persia sasánida cortó las comunicaciones marítimas a partir del primer tercio del siglo III d.C. Especies, incienso, perlas, oro, piedras preciosas, seda, maderas nobles, pieles, carey, marfil y diversos alimentos eran los productos importados desde el Subcontinente. Desde Alejandría se redistribuían a todo el Imperio romano. La inversión en estas transacciones podía multiplicar por diez los beneficios en los puertos del Mediterráneo.

Otra cuestión es que Roma utilizara el mar en su propio beneficio, y además lo hiciera bien. En aquellos lejanos siglos, el transporte marítimo era más barato, rápido y seguro que el fluvial (que salvo que se tratara de grandes ríos con anchos y profundos cauces no permitía el desplazamiento de apreciables cantidades de bienes excepto si se utilizaban muchas naves en un tráfico intenso, como era el caso del aceite bético a través del Guadalquivir), y desde luego mucho más que el transporte terrestre, dado el primitivismo de los medios². Así, durante los siglos de expansión por el Mediterráneo (III a.C.-I d.C.), los romanos aprovecharon las posibilidades de este mar relativamente tranquilo para comerciar, enviar tropas y funcionarios a donde se necesitaran y facilitar la integración de los territorios conquistados en un Estado que cada vez fue más supranacional. De este modo el grano egipcio podía llegar a la capital, Roma, para abastecer a su creciente (y peligrosa) población, los productos hispanos como el *garum* podían ser consumidos en Egipto, la ansiada pimienta de la India podía, desde puertos como Alejandría, ser vendida en todos los puestos mediterráneos, e incluso más allá, etc. En este mar solo debían respetar la pausa del *mare clausum*, el mar cerrado³, pues desde octubre a marzo, por las inclemencias meteorológicas del invierno, se desaconsejaba la navegación si no era en condiciones de imperiosa necesidad.

Por lo demás, Roma aprovechó bien el legado de las culturas marineras mencionadas anteriormente. Qué duda cabe que su dominio del Mediterráneo pasó primero por el haber asimilado previamente los conocimientos cartográficos, náuticos y navales de etruscos y griegos, gracias a lo cual pudo, entre otras cosas, derrotar a su gran rival en el Mediterráneo occidental durante la I Guerra Púnica: Cartago. Para su proyección hacia el Atlántico se valió de las rutas abiertas por fenicios y tartesios, quienes durante siglos, en una suerte de sociedad que aún no acertamos a definir con claridad, surcaron el océano para obtener los recursos minero-metalúrgicos del noroeste ibérico, la Bretaña francesa e Inglaterra⁴. En cualquier caso, no puede compararse la

² Una magnífica reflexión en torno a la navegación en la Antigüedad puede encontrarse en CHIC GARCÍA, Genaro. “Medios y modos del transporte marítimo en época antigua”. En *Fortunatae Insulae. Canarias y el Mediterráneo*, Santa Cruz de Tenerife, 2004, pp. 49-59. *Vid.* también GUERRERO AYUSO, Víctor. “La navegación en el mundo antiguo. Mercantes fenicios y cartagineses”. *Aldaba. Revista del Centro asociado a la UNED en Melilla*, 30, 1998, pp. 141-192.

³ *Vid.* GARCÍA SÁNCHEZ, Jorge. *Viajes por el antiguo Imperio romano*, Madrid, 2015, pp. 134 ss.

⁴ *Vid.* el completo estudio de MILLÁN LEÓN, José. *Gades y las navegaciones oceánicas en la Antigüedad (1000 a.C.- 500 d.C.)*, Écija, 1998. Una buena síntesis sobre los tipos de barcos y las técnicas de navegación fenicias puede encontrarse en DÍES CUSI, Enrique. “Aspectos técnicos de las rutas comerciales fenicias en el Mediterráneo occidental”. *Archivo de Prehistoria Levantina*, XXI, 1994, pp. 315 ss.

experiencia mediterránea con la atlántica. Los romanos dominaron aceptablemente el *Mare nostrum*, pero nunca hicieron lo propio en el Atlántico: para ellos, este era un medio para controlar sus posesiones en la fachada occidental de su Imperio, pero que resultó del todo incontrolable por sus características. O dicho en otras palabras: los romanos constituyeron una comunidad política mediterránea, pero jamás se identificaron plenamente con el mundo oceánico.

Mucho antes que los romanos se aventuraran a transitar el Mar Exterior, la fructífera colaboración entre fenicios y tartesios dio lugar a rutas de exploración y comercio que recorrían miles de kilómetros tanto hacia el norte, y más en concreto hacia las Islas Británicas, como hacia el sur, por el litoral occidental africano. A pesar de la pericia marítima de los fenicios, y más tarde de sus herederos, los cartagineses, todavía nos cuesta entender, y nos maravilla, que consiguieran acceder al estaño de las Islas Casitérides⁵ o que concibieran, incluso, el desatinado proyecto de circunnavegar África⁶. Dentro de una concepción mítica del mundo, en la que la tierra era un plano que flotaba en un río circular (el Océano), cruzar el Estrecho de Gibraltar suponía alcanzar el fin de mundo. Y en el fin del mundo (por su lado occidental; por el oriental, se encontraría en la India) no regían las mismas reglas que en otros territorios. Allí el mar estaba poblado por terribles monstruos marinos, florecían culturas con costumbres extraordinarias y se daban razas extrañas que poco tenían que ver con el género humano. No en balde, la cultura griega localizó algunos de sus mitos más significativos

⁵ Los textos antiguos no permiten una localización exacta de estas míticas islas atlánticas (¿frente a la costa gallega?, ¿junto a la Bretaña francesa?), caracterizada por su riqueza en metales. Un completo estudio sobre ellos puede verse en PLÁCIDO SUÁREZ, Domingo. “Las islas Casitérides, en los límites de la realidad”, *Studia Historica. Historia Antigua*, 27, 2009, pp. 49-56; pp. 55-56: “Los textos responden en general a la necesidad de controlar los espacios junto con los recursos a ellos vinculados. Los geógrafos antiguos no se inventan la realidad, sino que, de manera más o menos consciente, ofrecen un panorama condicionado por realidades históricas que permiten desvelar aspectos menos conscientes, a veces más profundos, de la misma realidad. Las islas Casitérides se insertan en una visión de occidente que no responde de modo mecánico a ninguna experiencia definida, pero sí a la imagen geográfica derivada de las múltiples experiencias donde las aventuras viajeras se entrelazan con el uso y el tráfico de los metales”; GARCÍA MORENO, L.A. “Las navegaciones romanas por el Atlántico norte: imperialismo y geografía fantástica”. En V. Troncoso Alonso (ed.), *Guerra, exploraciones y navegación: del mundo antiguo a la Edad Moderna*, El Ferrol, 1995, p. 102, piensa que el término designa “una denominación común para referirse a cualquier lugar atlántico de donde pudiera proceder el estaño”.

⁶ Sobre las referencias literarias a este proyecto, que empiezan a ser abundantes en las fuentes a partir del siglo IV a.C., *vid.* SANTANA SANTANA, Antonio. “El conocimiento geográfico del océano en la Antigüedad”. *Eres*, 10, Marzo 2002, pp. 29-30. *Vid.* también CASARIEGO FERNÁNDEZ-NORIEGA, J.E. “Las grandes exploraciones marítimas del África en la Antigüedad”, *Archivos del Instituto de Estudios Africanos* 14, 1950, pp. 7-38; GARCÍA MORENO, Luis A. “Egipto y la circunnavegación de África en la antigüedad”, *Boletín de la Asociación Española de Orientalistas*, 29, 1993, pp. 61-76.

en este extremo de la Ecúmene: Atlas, el Jardín de las Hespérides, el reino de Gerión, el feudo de la ninfa Calipso, que retuvo a Odiseo a su lado durante ocho años, hasta que los dioses le ordenaron que le liberara, o el mismísimo mito entre los mitos, la Atlántida de Platón, se localizaban allende las Columnas de Herakles⁷: es decir, en el mundo en que, por desconocido, podía ocurrir cualquier cosa. Del mismo modo, la Península Ibérica, por hallarse en dicha demarcación mítica, se convirtió en un país donde habitaban pueblos y se daban fenómenos que no tenían parangón en otros lados del Orbe, y fue descrita en las fuentes como tierra de abundancia, exotismo cultural y extravagancia natural⁸. La Iberia mítica, así, se convertirá en un tópico literario de fecunda trayectoria, hasta prácticamente el fin del siglo IV d.C.⁹.

Roma emprendió tarde (y habría que añadir que “mal”) la exploración y control de las rutas del Atlántico: en torno al tránsito de la Era, durante el reinado de Octavio Augusto (31 a.C.-14 d.C.). El primero de los emperadores romanos quiso consolidar la autoridad romana sobre los protectorados norteafricanos (Numidia, Mauritania), para que poco a poco fueran siendo incorporados a la esfera administrativa imperial¹⁰. Ello redundaría en un control más efectivo del ámbito mediterráneo. Al mismo tiempo, Augusto tuvo ambiciones de incorporar Germania a su imperio. No en vano, su hijastro Druso comandó una flota, hacia el 5 a.C., para explorar las costas germanas¹¹. Tales ambiciones se vieron severamente truncadas en 9 d.C., con la derrota y aniquilación de

⁷ CRUZ ANDREOTTI, Gonzalo. “La Península ibérica en los límites de la ecúmene. El caso de Tartesos”. *Polis. Revista de ideas y formas políticas de la Antigüedad Clásica*, 7, 1995, pp. 43 ss.; PLÁCIDO SUÁREZ, Domingo. “Océano y Atlántico: mitología, geografía y percepción histórica” *Anuario de Estudios Atlánticos*, 56, 2010, pp. 65 ss.

⁸ Para las referencias míticas a la Península Ibérica, en la literatura griega, anteriores a fines del siglo VII a.C., *vid.* GONZÁLEZ DE CANALES CERISOLA, Fernando. “El lejano Occidente en la cosmografía mítica griega anterior al viaje de Coleo de Samos”. *Huelva en su Historia*, 7, 1999, pp. 9-24. Incluyendo dicha etapa y para tiempos posteriores, *vid.* también PLÁCIDO SUÁREZ, Domingo. “La imagen simbólica de la Península Ibérica en la Antigüedad”. *Studia Historica. Historia Antigua*, 13-14, 1995-1996, pp. 21-35.

⁹ Para los mitos griegos, localizados a partir del siglo III a.C. en el África atlántica, *vid.* GOZALBES CRAVIOTO, Enrique. “Los mitos griegos del África atlántica”. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 39, 1, 1993, pp. 373-399.

¹⁰ Esto ocurriría desde una fecha tan temprana como 38 a.C. *Vid.* CHIC GARCÍA, Genaro. “Roma y el mar: del Mediterráneo al Atlántico”, En V. Troncoso Alonso (ed.), *Guerra, exploraciones y navegación: del mundo antiguo a la Edad Moderna*, El Ferrol, 1995, pp. 71-72.

¹¹ GARCÍA MORENO, Luis A. “Las navegaciones romanas por el Atlántico...”, pp. 107-108. Tal expedición no habría ido más allá de la península de Jutlandia. *Vid.* también REMESAL RODRÍGUEZ, José. “De *Baetica* a *Germania*, consideraciones sobre la ruta y el comercio atlántico en el Imperio Romano”. En F. Marco Simón, F. Pina Polo, J. Remesal Rodríguez (eds.), *Viajeros, peregrinos y aventureros en el mundo antiguo*, Barcelona, 2010, pp. 150-151.

tres legiones romanas en el bosque de Teutoburgo¹². Este desastre militar convenció al *Princeps* de la necesidad de establecer una sólida frontera, bien guarnecida, en la frontera del Rin. Con el tiempo, noventa mil legionarios romanos custodiarían este frente norteño¹³, con las necesidades de abastecimiento que ello ocasionaba¹⁴: alimentos y pertrechos en grandes cantidades habían de ser transportados a los campamentos, de la forma más rápida, barata y segura posible: o sea, por mar.

Los sucesores inmediatos de Augusto continuaron esta línea de actuación, de manera que bajo Tiberio, Calígula y Claudio (es decir, el período que va entre el 14-54 d.C.), de manera que todos los territorios de las costas de los actuales Marruecos, Argelia y Túnez fueron provincializados, con lo cual Roma poseía el efectivo control del Mediterráneo occidental, del Estrecho de Gibraltar y, por ende, de la entrada al Atlántico. Era un modo de empezar a construir una ruta de abastecimiento de las legiones del Rin, a través del curso bajo de este río. Ello se vería acentuado con el proceso de conquista de Britania, comenzado con Claudio y concluido bajo Vespasiano. En esta isla se asentarían tres legiones, que igualmente requerían de un cumplido abastecimiento.

La mayor consecuencia histórica de este proceso será la revalorización de la Bética como zona productora de los bienes que se requerían en la frontera, muy especialmente del aceite de oliva¹⁵. La provincia no solo producía aceite en grandes cantidades, y de apreciable calidad, sino que contaba con el que, sin duda, era el gran puerto atlántico de la época: *Gades*. Incorporado a la órbita romana dos siglos antes, e institucionalizado como *municipium civium romanorum* por Julio César sobre el año 45 a.C., *Gades* se valía de su larga tradición marinera para prosperar económicamente. No en vano, cuando Julio César llega como propretor de la Hispania Ulterior (en 61 a.C.), la ciudad, con la familia de los *Balbi* al frente, prestará un apoyo inestimable al nuevo gobernador provincial para sus campañas de saqueo por las costas lusitanas y galaicas¹⁶.

¹² Sobre lo que dicha batalla supuso para la reorientación de la política exterior romana, *vid.* WELLS, C.M. *The German policy of Augustus*, Oxford, 1976, pp. 238 y ss.

¹³ WELLS, C.M. *El Imperio Romano*, Madrid, 1986, p. 154.

¹⁴ REMESAL RODRÍGUEZ, José. “De *Baetica* a *Germania*...”, pp. 154 y ss.

¹⁵ CHIC GARCÍA, Genaro., “Roma y el mar...”, pp. 74-75. *Vid.* también GUZMÁN ARMARIO, Francisco Javier. “La Bética en la geopolítica de Augusto”. En C. Márquez, E. Melchor (coord.), *Augusto y la Bética. Aspectos históricos y arqueológicos*, Universidad de Córdoba, 2015, pp. 39-58.

¹⁶ CHIC GARCÍA, Genaro. “Roma y el mar...”, p. 62: “*Gades* era la puerta del Atlántico, el punto de partida hacia un mundo ignoto pero que se presentía lleno de posibilidades, lo que no podía dejar indiferentes a hombres como César”.

Pero la expedición de César no había sido el primer episodio de exploración del Atlántico. Navegantes cartagineses y griegos habían intentado, mucho antes, desentrañar los misterios oceánicos, como fueron los casos de los almirantes púnicos Himilcón y Hannón, entre los siglos VI y V a.C., o la aventura de Piteas de Marsella (en el último tercio del siglo IV a.C.). El viaje de Himilcón apenas lo conocemos, salvo por retazos que aparecen en fuentes muy posteriores (Plinio el Viejo en el siglo I d.C. o Rufo Festo Avieno a finales del IV d.C.). Y de esos datos, mayormente fantásticos, no podemos sino deducir una proyección cartaginesa hacia la Bretaña francesa e Inglaterra para aprovechar sus recursos minero-metalúrgicos (plomo, estaño). La empresa de Hannón podría ser, como mínimo, una generación posterior, pero tampoco existe una seguridad al respecto¹⁷. Se trataría de un intento de establecer a un contingente de población púnica en las costas atlánticas de África. Al igual que el caso anterior, la información que conservamos, de fuentes posteriores (incluso medievales¹⁸), está llena de pinceladas de literatura paradoxográfica: un viaje de 6.000 kms., en un intento de establecer 30.000 colonos en tierra fértil y propicia para el comercio. Según el texto que se ha transmitido, se ha supuesto que la expedición alcanzó el Golfo de Guinea, lo que resulta difícil de creer, dados los medios de la época y la dificultad para navegar con tales medios más allá de la localización de Mogador. Pero sean reales o imaginarios estos relatos, puede que escondan una realidad histórica: la necesidad de los cartagineses de alcanzar nuevos mercados y fuentes de materias primas, ante la agresiva

¹⁷ Bien pudieron ser hechos paralelos en el tiempo, como señala GOZALBES CRAVIOTO, Enrique. “En torno a la transmisión antigua del periplo de Hannón”. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 60, 2014, p. 491: “Las exploraciones de Hannón y de Himilcón formaban parte de un plan general coherente desarrollado por parte del Estado cartaginés, por lo que uno fue mandado para explorar las costas atlánticas africanas y el otro las costas europeas”. MEDEROS MARTÍN, Alfredo. “El periplo norteafricano de Hannón y la rivalidad gaditano-cartaginesa de los siglos IV-III a.C.”, *Gerión*, 18, 2000, p. 95: “Habría que buscar entonces en la rivalidad por mantener el control del comercio del estaño hacia el Atlántico Norte, y de las pesquerías del Banco Canario-Sahariano en el Atlántico Sur, en las que se obtenía parte del *garum* exportado a todo el Mediterráneo, sin descartar la simultánea obtención de marfil, huevos de avestruz e inclusive oro, dos buenas razones que justifican esta creciente competencia”. Para un análisis del periplo, *vid.* MEDEROS MARTÍN, Alfredo. “La exploración del litoral atlántico norteafricano según el periplo de Hannón de Cartago”, *Gerión*, 33, 2015, pp. 15-45; DOMÍNGUEZ MONEDERO, Adolfo J. “El viaje de Hannón de Cartago y los mecanismos de exploración fenicios”, en F. Marco Simón, F. Pina Polo, J. Remesal Rodríguez (eds.), *Viajeros, peregrinos y aventureros en el mundo antiguo*, Barcelona, 2010, pp. 77-94; DÍAZ DEL RÍO RECACHO, J. “El Periplo de Hannón”. En V. Peña, C. González Wagner, A. Mederos (eds.), *La navegación fenicia: tecnología naval y derroteros*, Madrid, pp. 155-178; LÓPEZ PARDO, Fernando. “El periplo de Hannón y la expansión cartaginesa en el África occidental”, *Treballs del Museu Arqueologic d'Eivissa e Formentera*, 25, 1991, pp. 59-72.

¹⁸ *Vid.* GOZALBES CRAVIOTO, Enrique. “En torno a la transmisión antigua del periplo de Hannón...”, pp. 495 ss.

competencia comercial, en el Mediterráneo, que planteaban griegos, etruscos o, ya desde fines del siglo IV a.C., el Egipto ptolemáico¹⁹. No en balde, será a partir del siglo IV a.C., según nos muestra la Arqueología, que empiecen a testimoniarse una intensidad del tráfico marítimo de grandes barcos a lo largo del litoral portugués: una ruta comercial que probablemente se hallaba articulada por *Gadir*²⁰.

Entre el 325 y el 310 a.C., justo cuando el Imperio de Alejandro Magno se (re)partía en pedazos a manos de sus generales, un navegante griego, Piteas de Marsella, llevó a cabo un viaje singular, que le llevaría desde su opulenta ciudad a la septentrional isla de Tule, cuya localización ha sido imposible de precisar (¿Escandinavia, Islandia, las islas Feroe?)²¹. El relato de esta magna empresa no nos ha llegado de primera mano, sino a través de fragmentos recogidos y probablemente distorsionados por otros autores

¹⁹ Vid. MEDEROS MARTÍN, Alfredo. “El periplo norteafricano de Ofelas”, *Gerión*, 24, 2006, pp. 65-84. Sobre los viajes de exploración cartagineses por el Atlántico, vid. SANTANA SANTANA, Antonio, “El conocimiento geográfico del océano...”, pp. 46 ss. Del último tercio del siglo IV a.C. es, precisamente, el periplo de Pseudo Scylax, que según GÓMEZ ESPELOSÍN, Francisco Javier. “Viajes de verdad, viajes de mentira: literatura de viajes del período helenístico”. *Revista de Filología Románica*, 2006, anejo IV, p. 62, “revela unos conocimientos de las regiones atlánticas africanas mucho más extensos que los que aparecen en Heródoto casi un siglo antes, con la primera mención de algunos lugares emblemáticos de estos confines como la isla de Cerne”. Ello indicaría un interés manifiesto en la proyección comercial por el Atlántico norteafricano. Vid. también GARCÍA MORENO, Luis A., GÓMEZ ESPELOSÍN, Francisco Javier, “Periplo del Pseudo Escilax”, *Relatos de viajes en la literatura griega antigua*, Madrid, 1996, pp. 37-98.

²⁰ CHIC GARCÍA, Genaro. “Roma y el mar...”, pp. 56 ss.; FERRER ALBELDA, Eduardo. “Cartago y la transmisión de los conocimientos geográficos sobre el Extremo Occidente”. En J.M. Candau Morón, F.J. González Ponce, A.L. Chávez Reino (eds.), *Libyae Lustrare Extrema. Realidad y literatura en la visión grecorromana de África. Homenaje al Prof. Jehan Desanges*, Sevilla, 2008, p. 63: “Las expediciones de Hanón e Himilcón por el Atlántico meridional y septentrional respectivamente, aunque difíciles de situar en el tiempo¹³, deben hacernos recapacitar no sólo sobre el papel jugado por Gadir como puerto receptor de los periplos mediterráneos y como punto de partida de las navegaciones oceánicas, como señala Plinio (Nat. II 168-169), sino también de la capacidad de iniciativa del estado cartaginés para acometer proyectos de esta envergadura y, lógicamente, sobre sus intereses en las tierras extremo occidentales Las expediciones de Hanón e Himilcón por el Atlántico meridional y septentrional respectivamente, aunque difíciles de situar en el tiempo¹³, deben hacernos recapacitar no sólo sobre el papel jugado por Gadir como puerto receptor de los periplos mediterráneos y como punto de partida de las navegaciones oceánicas, como señala Plinio (Nat. II 168-169), sino también de la capacidad de iniciativa del estado cartaginés para acometer proyectos de esta envergadura y, lógicamente, sobre sus intereses en las tierras extremo occidentales”.

²¹ GÓMEZ ESPELOSÍN, F.J. et alii, *Tierras fabulosas...*, p. 131: “A partir de Piteas, Tule constituyó dentro de la geografía griega un espacio mítico y misterioso que representaba el último confín septentrional del mundo del mismo modo que Etiopía lo fue para el sur o la India y la península ibérica para los extremos oriental y occidental respectivamente”. GARCÍA MORENO, L.A. “Las navegaciones romanas por el Atlántico...”, p. 103: “Aconsejaría una prudente reserva ante cualquier tentación de identificar en el Océano septentrional una Tule, y considerarla en gran medida una ficción hecha verosímil por acomodarse a ciertas teorías y concepciones geográficas helénicas”.

(Polibio, Estrabón, Plinio y ciertos autores tardíos)²² que esbozan unas tierras míticas donde ocurren fenómenos extraños y viven gentes con curiosas costumbres. Podría decirse lo mismo del periplo de Piteas que de las exploraciones de Himilcón y Hannón: que fue un intento de ampliar el radio de acción comercial de una polis a la que el Mediterráneo se le quedaba económicamente pequeño²³.

Verdaderamente curiosa fue la empresa del comerciante griego Eudoxio de Cízico. En torno al 125-120 a.C., este intrépido personaje partió de su patria chica, la ciudad de Cízico, en la costa occidental de Asia Menor, con el propósito de encontrar una ruta que posibilitara circunnavegar África. Esto nos da una idea del desconocimiento geográfico que en aquella época se tenía de las dimensiones del continente africano²⁴. Eudoxo acostumbraba a comerciar con la India, a través del Mar

²² GÓMEZ ESPELOSÍN, Francisco Javier. “Viajes de verdad, viajes de mentira...”, p. 61: “El viaje de Piteas no alcanzó nunca el prestigio de las conquistas orientales de Alejandro ni por la envergadura del acontecimiento en sí y sus inmediatas consecuencias ni por la difusión y el juicio que merecieron sus obras a autores posteriores, algunos de los cuales de la talla del historiador Polibio o del ya mencionado geógrafo Estrabón se encargaron concienzudamente de desacreditar las realizaciones del navegante marsellés reduciendo su aventura a una simple falacia sin mayor fundamento urdida por un fabulador sin escrúpulos. Su obra, de hecho, no ha llegado hasta nosotros y sólo podemos aproximarnos de manera altamente conjetural a su contenido a través de las noticias conservadas por sus principales detractores y por las alusiones existentes en autores tardíos en las que aparecen completamente descontextualizadas”.

²³ Sobre la proyección griega por el Atlántico, *vid.* SANTANA SANTANA, Antonio, “El conocimiento geográfico del océano...”, pp. 40 ss. FERRER ALBELDA, Eduardo. “Cartago y la transmisión de los conocimientos geográficos...”, p. 62: “Analizados globalmente, los saberes de los que los griegos disponían en los siglos IV y III a.C. sobre el Extremo Occidente no excedían de la imprecisión y el evemerismo”.

²⁴ MEDEROS, A., ESCRIBANO G. “Los periplos de Eudoxo de Cízico en la Mauretania atlántica”, *Gerión*, 22,1, 2004, pp. 219-220: “La concepción de África permitió afrontar exploraciones de circunnavegación del continente porque parecía que la distancia entre ambos extremos era mucho menor de la que actualmente conocemos. Eratóstenes propuso una visión de África con forma de triángulo, con la punta desviada hacia la derecha, una punta que no era el actual Cabo de Buena Esperanza en Suráfrica sino el Cabo Guardafui de Somalia, identificado con el Cuerno del Sur [*Nótoú Céras*]. Esto implicaba la noción de una costa que iba en dirección NO.-SE., desde Marruecos hasta Somalia, que progresivamente iba girando hacia el O. NO.-E. SE. y, ya próximo al Cabo Guardafui, a una dirección O.-E.”. *Vid.* también LÓPEZ PARDO, Fernando. “Marinos y colonos fenicios codificando la costa atlántica africana”. En J.M. Candau Morón, F.J. González Ponce, A.L. Chávez Reino (eds.), *Libyae Lustrare Extrema. Realidad y literatura en la visión grecorromana de África. Homenaje al Prof. Jehan Desanges*, Sevilla, 2008, pp. 25-52. En general, la Antigüedad no conoció, ni por asomo, las dimensiones del mundo. Los mapas intentaban reflejar una simetría entre masas continentales y marítimas, y las distancias y dimensiones de los continentes eran bastante más reducidas que las reales. *Vid.* GARCÍA MORENO, Luis A. “Las navegaciones romanas por el Atlántico...”, pp. 104-105; SANTANA SANTANA, Antonio, “El conocimiento geográfico del océano...”, pp. 30 ss. Un reciente estado de la cuestión puede encontrarse en TALBERT, Richard J.A. “Greek and Roman mapping. Twenty-first century perspectives”. En R.J.A. Talbert, R.W. Hunger (eds.), *Cartography in Antiquity and the Middle Ages. Fresh Perspectives*, New Methods, Leiden-Boston, 2008, pp. 9-28. *Vid.* también GARCÍA SÁNCHEZ, Jorge. *Viajes por el antiguo Imperio romano*, pp. 96 ss.

Rojo, pero ello le sometía a los costosos aranceles aduaneros de los monarcas Ptolemaicos. Para evitar esta carga, que hacía insignificantes los beneficios, emprendió un viaje que le llevaría a Nápoles, Marsella y Gades. En esta última organizó la expedición: armó varias naves, las abasteció de mercancías y se lanzó costa norteafricana abajo con la firme intención de encontrar el camino expedito hacia la India. Sin embargo, los barcos encallaron en algún punto cercano a la isla de Cerne²⁵, cercana al islote de Mogador, y Eudoxo hubo de regresar por tierra a Gades, atravesando el reino de Mauritania. Allí a punto estuvo de perecer a causa de las intrigas de los cortesanos del rey Bogó, quienes no quería que se conocieran las rutas de acceso al reino, pero pudo escapar y, ya una vez en Cádiz, logró financiar otra pequeña flota con la que volver a intentar su proyecto. Nunca más se supo nada de él²⁶.

Probablemente en su primera expedición, Eudoxo recaló en algún punto de las Islas Canarias. El relato que de ella conservamos, otra vez indirecto a través de fragmentos de autores posteriores (Posidonio de Apamea a través de Estrabón, II, 3, 4) igualmente resulta poco esclarecedor. A día de hoy, aún no tenemos una idea muy clara de cuál fue el contacto de los navegantes mediterráneos con las Islas Canarias, por más que las condiciones náuticas no eran complicadas para que una embarcación, desde la costa de Marruecos, pudiera acceder a ellas. Desde luego hay constancia arqueológica de que naves romanas contactaron comercialmente con los litorales canarios, pero no se puede determinar ni las fases del proceso, ni las vertientes cuantitativa ni cualitativa del mismo²⁷.

Volviendo al descubrimiento atlántico por Roma, motivado fundamentalmente por la necesidad de conectar con los acantonamientos militares del Rin, comprobamos cómo el Imperio romano no tuvo que empezar desde cero a la hora de planificar sus

²⁵ Considerada el límite meridional de las navegaciones antiguas por el Atlántico norteafricano, puede encontrarse más información en LÓPEZ PARDO, Fernando. “Las naves de Kérné. Las referencias literarias”. En R. González Antón, F. López Pardo, V. Peña Romo (eds.), *Los fenicios y el Atlántico*, Madrid, 2008, pp. 51-68; GUERRERO AYUSO, Víctor. “Las naves de Kérné (II). Navegando por el Atlántico durante la protohistoria y la antigüedad”. En R. González Antón, F. López Pardo, V. Peña Romo (eds.), *Los fenicios y el Atlántico*, Madrid, 2008, pp. 69-142.

²⁶ Un exhaustivo análisis de las empresas de Eudoxo de Cízico lo encontramos en MEDEROS, A., ESCRIBANO G. “Los periplos de Eudoxo de Cízico...”, pp. 215 ss.

²⁷ Como determinan CHÁVEZ ÁLVAREZ, María Esther, TEJERA GASPAS, Antonio. “Evidencias arqueológicas de filiación romana en las Islas Canarias”. En F. Morales Padrón (coord.), *XVIII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, 2010, pp. 32-41. SANTANA SANTANA, Antonio. “El conocimiento geográfico del océano...”, p. 53: en cualquier caso, el contacto entre Roma y las Canarias, según el registro arqueológico y textual, se corta en algún momento del siglo III d.C.

movimientos marítimos como el atlántico, sino que disponía de un caudal de información proporcionada por gadiritas, griegos y cartagineses. De hecho, mucho antes de que se planteara la necesidad de abastecer una frontera estable en el norte de Europa, y en concreto desde que finalizó la Tercera Guerra Púnica (146 a.C.) y hasta la llegada al poder de Augusto, Roma se interesó por conocer esas ancestrales rutas oceánicas y por consolidar sus posiciones en el litoral atlántico marroquí²⁸. Ya hemos visto que con Augusto se empezaron a consolidar las posiciones romanas en Mauritania, a la par que se conquistaba el último reducto (cántabro-astur) libre de la Península Ibérica, con lo cual todo el litoral hispano se hallaría bajo dominio de Roma²⁹. Esta tendencia de favorecer la fachada atlántica peninsular continuará con Tiberio y con Calígula, y muy especialmente con este último, quien en su breve reinado pondrá sus ojos en Britania y Germania (ambos proyectos, irrealizados) y consolidará la presencia imperial en Mauritania³⁰. La anexión definitiva del Marruecos africano se producirá bajo el emperador Claudio, en íntima vinculación administrativa con la Bética, así como el comienzo de la conquista de Britania. Con ello, la afirmación de la necesidad de una ruta atlántica es más que evidente: las costas portuguesas, gallegas y cantábricas experimentaron un despegue económico³¹, así como los sectores del vino, los salazones y el aceite béticos que colocará a esta provincia en el ojo del huracán de los intereses políticos de la época. No transcurrirá ni medio siglo antes de que un emperador provincial vista la púrpura, y ese gobernante, Trajano, será de origen bético.

Bajo el reinado de Nerón (54-68) y sus sucesores hasta Domiciano (quien sube al poder en el año 81) la tendencia continúa, especialmente en lo que a la potenciación del comercio por la fachada atlántica se refiere. Pero a partir de Domiciano, el eje defensivo norteño bascula desde el Rin hacia el Danubio, donde peligrosas coaliciones bárbaras comenzaban a amenazar la estabilidad de Roma. Esto se traduce en un descenso tanto del número de efectivos militares acantonados en Britania y el frente del

²⁸ Vid. MEDEROS MARTÍN, Alfredo. “Los periplos atlánticos norteafricanos de Polibio y Juba II transmitidos por Plinio (*N.H.* V, 9-10)”. *Gerión*, 31, 2013, pp. 239-268.

²⁹ Sobre la conquista del Noroeste por Roma y la utilización de una marina de guerra en el proceso, vid. RODRÍGUEZ COLMENERO, Antonio. “La intervención de la flota romana en la conquista de *Gallaecia*”. En V. Troncoso Alonso (ed.), *Guerra, exploraciones y navegación: del mundo antiguo a la Edad Moderna*, El Ferrol, 1995, pp. 91-99.

³⁰ CHIC GARCÍA, Genaro. “Roma y el mar...”, pp. 75 ss.

³¹ Con no pocas y notables instalaciones portuarias, relativamente bien conocidos arqueológicamente. Vid. MORILLO, Ángel, FERNÁNDEZ OCHOA, Carmen, SALIDO DOMÍNGUEZ, Javier. “*Hispania and the Atlantic route in Roman times: new approaches to ports and trade*”, *Oxford Journal of Archaeology* 35(3), 2016, pp. 266 ss.

Rin como del tráfico marítimo del Atlántico, lo cual constata la Arqueología³². Bajo el reinado de Adriano (117-138), el centro de gravedad del Imperio se sitúa en su parte oriental, de raíz cultural griega, con lo que asistimos a un deterioro importante de las comunicaciones marítimas atlánticas³³. No es por capricho que, a partir de ahora, empiecen a decaer ciudades comerciales como *Gades*, y que la Bética inicie su propio proceso de retraimiento económico y geopolítico.

Como han dejado patente Ángel Morillo y su equipo de investigación, no puede dudarse la importancia creciente de una ruta mercantil atlántica, entre el Estrecho de Gibraltar y Britania/Germania, en tiempos romanos, pues así lo atestigua la Arqueología. Otra cuestión es que, en el momento presente, no podemos establecer la ruta en sí misma, ni qué papel jugaban los puertos de la Península Ibérica en ella³⁴. Tampoco puede negarse que la importancia de dicha ruta fue decayendo desde el reinado de Adriano, y que al fin de los tiempos romanos, en los comienzos de las invasiones bárbaras a principios del siglo V, ya era prácticamente inviable a causa de la inseguridad provocada por la piratería³⁵. Para esta época no disponemos de fuentes literarias determinantes, pues ni siquiera la *Ora Maritima* de Rufo Festo Avieno, de fines del siglo IV, como ya señaló González Ponce, es más la obra de un poeta que la de un geógrafo³⁶.

³² CHIC GARCÍA, Genaro. “Roma y el mar...”, pp. 75 ss.

³³ Puede observarse, por el estudio de GONZÁLEZ PONCE, Francisco J. “Periplología griega de época imperial”. *Habis*, 33, 2002, pp. 553-571, que los periplos de época imperial romana son escasos y más centrados en la parte oriental del Imperio, así como en los relacionados con el Mar Rojo y el comercio con India.

³⁴ MORILLO, Ángel, FERNÁNDEZ OCHOA, Carmen, SALIDO DOMÍNGUEZ, Javier. “Hispania and the Atlantic route in Roman times...”, pp. 276 y ss.

³⁵ ÁLVAREZ JIMÉNEZ, David. “La otra ruptura del *limes* en el 406. La piratería en las provincias del Imperio”. En F. de Oliveira, J.L. Brandão, R. Sanz Serrano (eds.), *A queda de Roma e o alvorecer de Europa*, Universidade de Coimbra, 2013, pp. 83-102.

³⁶ GONZÁLEZ PONCE, Francisco J. “El principio unidireccional en el periplo de Avieno y sus repercusiones en la crítica textual”. *Anuario de Estudios Filológicos*, 15, 1992, p. 133. Ver también GONZÁLEZ PONCE, Francisco J. “Sobre el valor histórico atribuible al contenido de *Ora Maritima*: las citas de los iberos y otros pueblos, como paradigma”, *Faventia*, 15/1, 1993, pp. 45-60. BALBOA SALGADO, Antonio. “Más allá de las Columnas de Hércules. El discurso espacial en la *Ora Maritima* de Avieno”, *Studia Historica. Historia Antigua*, 13-14, 1995-1996, p. 204: “La *Ora marítima*, parece claro, no puede ser considerada como una obra propiamente comercial o con fines prácticos, y en la cual sea posible emplazar todos los elementos geográficos, aunque pueda nutrirse de este tipo de fuentes. La obra se articula sobre un conjunto de ideas, concepciones y representaciones, donde Avieno, como verdadero término *post-quem*, posee una gran importancia”. SUÁREZ PIÑEIRO, Ana María. “Galicia, ¿en la *Ora Maritima* de R.F. Avieno?”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, XLIX, 115, 2002, p. 13: “Los estudios más recientes parecen indicarnos la conveniencia de acercarnos a la figura de Avieno, y a su *Ora marítima*, partiendo de la base de entenderlo como un escritor del siglo IV, que emplea fuentes diversas para

Solo los avances en Arqueología subacuática ofrecerán nuevos resultados en el futuro para conocer la dimensión atlántica del Imperio romano, pues a día de hoy solo contamos con un panorama disperso de evidencias que no nos permiten recomponer, ni por asomo, el rompecabezas³⁷. El interés por el tema, al menos en nuestro país, no ha brillado precisamente por la intensidad de sus resultados. En cualquier caso, creo que no está de más recordar que Roma nunca fue una civilización atlántica, sino mediterránea, hasta el final de su existencia³⁸. Pese a que territorialmente se proyectara más allá del *Mare nostrum*, nunca terminó de controlar el tema de las comunicaciones marítimas oceánicas que conectaban sus provincias más occidentales, por más necesidad que tuviera de ello. Y aunque desde época de los fenicios el Mar Exterior venía siendo surcado por intrépidas empresas comerciales, cuya acumulación de información sirvió de precioso archivo de conocimientos para los romanos para sus propósitos económicos y estratégicos³⁹, lo cierto es que, hacia el sur, Roma no trascendió de forma importante el límite costero de la *Mauritania Tingitana*. Afortunadamente, las líneas interdisciplinares de investigación, concentradas en el análisis crítico de fuentes literarias y material arqueológico, cada vez ofrecen más resultados sobre el particular⁴⁰. Y en cuanto a su proyección hacia el norte, y por motivos prácticos, se vio obligada a desafiar las inclemencias meteorológicas y las fuertes corrientes del Océano para mantener bien abastecido a su ejército, o sea, más por un motivo político-militar y administrativo que por una política económica de Estado. Sin embargo, no lo hizo ni de forma sistemática (sino más bien improvisada), ni con el interés que ponía en mantener

fabricar su composición. Estos planteamientos nos invitan además a desistir de discernir, por su imposibilidad, qué periplo o periplos utiliza en cada momento. Por todo ello, se aconseja leer su obra desde la prudencia y la precaución, huyendo de la tentación, que muchos rechazan, de identificar en cada verso y topónimo la referencia a un lugar reconocible hoy en nuestra realidad geográfica”.

³⁷ Sobre los resultados historiográficos proporcionados por la Arqueología subacuática en nuestro país, *vid.* ALVAR EZQUERRA, Jaime, ROMERO RECIO, Mirella. “Historiografía sobre la marina en la Antigüedad”. *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 56, 2008, pp. 30 ss.

³⁸ GARNSEY, Peter, SALLER, Richard. *El Imperio Romano: economía, sociedad, cultura*, Madrid, 1990, pp. 15 y ss.

³⁹ FERRER ALBELDA, Eduardo. “Cartago y la transmisión de los conocimientos geográficos...”, p. 54: “El contenido de estos periplos y periegesis era información eminentemente práctica, útil para los marinos y comerciantes y, por tanto, supeditada a la navegación y a la descripción del litoral, con referencias más o menos detalladas de puertos, puntos conspicuos, escollos y bajos fondos, vientos dominantes, lugares aptos para el aprovisionamiento y para ofrecer sacrificios, distancias en días de navegación desde determinados puntos de referencia, así como de los pueblos que habitan la zona”.

⁴⁰ Remito a las líneas metodológicas contenidas en LÓPEZ PARDO, Fernando *et alii*. “Il progetto HUM2006-05196: “Nautica mediterranea e navigazioni oceaniche nell’antichità. Fondamenti interdisciplinari per lo studio (storici, archeologici, iconografici ed etnografici). Il problema del versante atlantico”, *Archeologia, Storia, Etnologia Navale – Navis*, 4, 2010, pp. 305-310.

otras rutas marítimas (Mediterráneo, Mar Rojo, la India).

En cualquier caso, y como ya se ha dicho, los descubrimientos arqueológicos del futuro (esperemos que cercano) tendrán la última palabra al respecto.

Bibliografía

ALVAR EZQUERRA, Jaime, ROMERO RECIO, Mirella. “Historiografía sobre la marina en la Antigüedad”. *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 56, 2008, pp. 13-37.

ÁLVAREZ JIMÉNEZ, David. “La otra ruptura del *limes* en el 406. La piratería en las provincias del Imperio”. En F. de Oliveira, J.L. Brandão, R. Sanz Serrano (eds.), *A queda de Roma e o alvorecer de Europa*, Universidade de Coimbra, 2013, pp. 83-102.

BALBOA SALGADO, Antonio. “Más allá de las Columnas de Hércules. El discurso espacial en la *Ora Maritima* de Avieno”, *Studia Historica. Historia Antigua*, 13-14, 1995-1996, pp. 195-204.

CASARIEGO FERNÁNDEZ-NORIEGA, J.E. “Las grandes exploraciones marítimas del África en la Antigüedad”, *Archivos del Instituto de Estudios Africanos* 14, 1950, pp. 7-38.

CRUZ ANDREOTTI, Gonzalo. “La Península ibérica en los límites de la ecúmene. El caso de Tartesos”. *Polis. Revista de ideas y formas políticas de la Antigüedad Clásica*, 7, 1995, pp. 39-75.

CHÁVEZ ÁLVAREZ, María Esther, TEJERA GASPARGAS, Antonio. “Evidencias arqueológicas de filiación romana en las Islas Canarias”. En F. Morales Padrón (coord.), *XVIII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, 2010, pp. 32-41.

CHIC GARCÍA, Genaro. “Medios y modos del transporte marítimo en época antigua”. En *Fortunatae Insulae. Canarias y el Mediterráneo*, Santa Cruz de Tenerife, 2004, pp. 49-59.

CHIC GARCÍA, Genaro. “Roma y el mar: del Mediterráneo al Atlántico”, En V. Troncoso Alonso (ed.), *Guerra, exploraciones y navegación: del mundo antiguo a la Edad Moderna*, El Ferrol, 1995, pp. 55-89.

DÍAZ DEL RÍO RECACHO, J. “El Periplo de Hannón”. En V. Peña, C. González Wagner, A. Mederos (eds.), *La navegación fenicia: tecnología naval y derroteros*, Madrid, pp. 155-178.

DÍES CUSI, Enrique. “Aspectos técnicos de las rutas comerciales fenicias en el Mediterráneo occidental”. *Archivo de Prehistoria Levantina*, XXI, 1994, pp. 311-336.

DOMÍNGUEZ MONEDERO, Adolfo J. “El viaje de Hanón de Cartago y los mecanismos de exploración fenicios”, en F. Marco Simón, F. Pina Polo, J. Remesal Rodríguez (eds.), *Viajeros, peregrinos y aventureros en el mundo antiguo*, Barcelona, 2010, pp. 77-94.

FERRER ALBELDA, Eduardo. “Cartago y la transmisión de los conocimientos geográficos sobre el Extremo Occidente”. En J.M. Candau Morón, F.J. González Ponce, A.L. Chávez Reino (eds.), *Libyae Lustrare Extrema. Realidad y literatura en la visión grecorromana de África. Homenaje al Prof. Jehan Desanges*, Sevilla, 2008, pp. 53-65.

GARCÍA MORENO, Luis A. “Las navegaciones romanas por el Atlántico norte: imperialismo y geografía fantástica”. En V. Troncoso Alonso (ed.), *Guerra, exploraciones y navegación: del mundo antiguo a la Edad Moderna*, El Ferrol, 1995, pp. 101-110.

GARCÍA MORENO, Luis A. “Egipto y la circunnavegación de África en la antigüedad”, *Boletín de la Asociación Española de Orientalistas*, 29, 1993, pp. 61-76.

GARCÍA MORENO, Luis A., GÓMEZ ESPELOSÍN, Francisco Javier, “Periplo del Pseudo Escílax”, *Relatos de viajes en la literatura griega antigua*, Madrid, 1996, pp. 37-98.

GARCÍA SÁNCHEZ, Jorge. *Viajes por el antiguo Imperio romano*, Madrid, 2015.

GARNSEY, Peter, SALLER, Richard. *El Imperio Romano: economía, sociedad, cultura*, Madrid, 1990.

GÓMEZ ESPELOSÍN, Francisco Javier. “Viajes de verdad, viajes de mentira: literatura de viajes del período helenístico”. *Revista de Filología Románica*, 2006, anejo IV, pp. 59-75.

GONZÁLEZ DE CANALES CERISOLA, Fernando. “El lejano Occidente en la cosmografía mítica griega anterior al viaje de Coleo de Samos”. *Huelva en su Historia*, 7, 1999, pp. 9-24.

GONZÁLEZ PONCE, Francisco J. “El principio unidireccional en el periplo de Avieno y sus repercusiones en la crítica textual”. *Anuario de Estudios Filológicos*, 15, 1992, pp. 125-134.

GONZÁLEZ PONCE, Francisco J. “Periplología griega de época imperial”. *Habis*, 33, 2002, pp. 553-571.

GONZÁLEZ PONCE, Francisco J. “Sobre el valor histórico atribuible al contenido de *Ora Maritima*: las citas de los iberos y otros pueblos, como paradigma”, *Faventia*, 15/1, 1993, pp. 45-60.

GOZALBES CRAVIOTO, Enrique. “En torno a la transmisión antigua del periplo de Hannón”. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 60, 2014, p. 489-513.

GOZALBES CRAVIOTO, Enrique. “Los mitos griegos del África atlántica”. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 39, 1, 1993, pp. 373-399.

GUERRERO AYUSO, Víctor. “La navegación en el mundo antiguo. Mercantes fenicios y cartagineses”. *Aldaba. Revista del Centro asociado a la UNED en Melilla*, 30, 1998, pp. 141-192.

GUERRERO AYUSO, Víctor. “Las naves de Kérné (II). Navegando por el Atlántico durante la protohistoria y la antigüedad”. En R. González Antón, F. López Pardo, V. Peña Romo (eds.), *Los fenicios y el Atlántico*, Madrid, 2008, pp. 69-142.

GUZMÁN ARMARIO, Francisco Javier. “La Bética en la geopolítica de Augusto”. En C. Márquez, E. Melchor (coord.), *Augusto y la Bética. Aspectos históricos y arqueológicos*, Universidad de Córdoba, 2015, pp. 39-58.

GUZMÁN ARMARIO, Francisco Javier. “Objetivo: la India. Los viajes entre el Imperio romano y el Subcontinente indio y sus consecuencias históricas”. En G. Bravo, R. González Salinero (eds.), *Ver, viajar y hospedarse en el mundo romano*, Madrid, 2012, pp. 249-264.

LÓPEZ PARDO, Fernando. “El periplo de Hannón y la expansión cartaginesa en el África occidental”, *Treballs del Museu Arqueologic d'Eivissa e Formentera*, 25, 1991, pp. 59-72.

LÓPEZ PARDO, Fernando. “Las naves de Kérné. Las referencias literarias”. En R. González Antón, F. López Pardo, V. Peña Romo (eds.), *Los fenicios y el Atlántico*, Madrid, 2008, pp. 51-68.

LÓPEZ PARDO, Fernando. “Marinos y colonos fenicios codificando la costa atlántica africana”. En J.M. Candau Morón, F.J. González Ponce, A.L. Chávez Reino (eds.), *Libyae Lustrare Extrema. Realidad y literatura en la visión grecorromana de África. Homenaje al Prof. Jehan Desanges*, Sevilla, 2008, pp. 25-52.

LÓPEZ PARDO, Fernando et alii. “Il progetto HUM2006-05196: “Nautica mediterranea e navigazioni oceaniche nell’antichità. Fondamenti interdisciplinari per lo studio (storici, archeologici, iconografici ed etnografici). Il problema del versante atlantico”, *Archeologia, Storia, Etnologia Navale – Navis*, 4, 2010, pp. 305-310.

MEDEROS MARTÍN, Alfredo. “El periplo norteafricano de Hannón y la rivalidad gaditano-cartaginesa de los siglos IV-III a.C.”, *Gerión*, 18, 2000, pp. 77-107.

MEDEROS MARTÍN, Alfredo. “El periplo norteafricano de Ofelas”, *Gerión*, 24, 2006, pp. 65-84.

MEDEROS MARTÍN, Alfredo. “La exploración del litoral atlántico norteafricano según el periplo de Hannón de Cartago”, *Gerión*, 33, 2015, pp. 15-45.

MEDEROS MARTÍN, Alfredo. “Los periplos atlánticos norteafricanos de Polibio y Juba II transmitidos por Plinio (N.H. V, 9-10)”. *Gerión*, 31, 2013, pp. 239-268.

MEDEROS, A., ESCRIBANO G. “Los periplos de Eudoxo de Cízico en la Mauretania atlántica”, *Gerión* 22,1, 2004, pp. 215-233.

MILLÁN LEÓN, José. *Gades y las navegaciones oceánicas en la Antigüedad (1000 a.C.- 500 d.C.)*, Écija, 1998.

MORILLO, Ángel, FERNÁNDEZ OCHOA, Carmen, SALIDO DOMÍNGUEZ, Javier. “Hispania and the Atlantic route in Roman times: new approaches to ports and trade”, *Oxford Journal of Archaeology* 35(3), 2016, pp. 267-284.

PLÁCIDO SUÁREZ, Domingo. “La imagen simbólica de la Península Ibérica en la Antigüedad”. *Studia Historica. Historia Antigua*, 13-14, 1995-1996, pp. 21-35.

PLÁCIDO SUÁREZ, Domingo. “Las islas Casitérides, en los límites de la realidad”, *Studia Historica. Historia Antigua, Studia Historica. Historia Antigua*, 27, 2009, pp.49-56.

PLÁCIDO SUÁREZ, Domingo. “Océano y Atlántico: mitología, geografía y percepción histórica” *Anuario de Estudios Atlánticos*, 56, 2010, pp. 61-70.

REMESAL RODRÍGUEZ, José. “De *Baetica* a *Germania*, consideraciones sobre la ruta y el comercio atlántico en el Imperio Romano”. En F. Marco Simón, F. Pina Polo, J. Remesal Rodríguez (eds.), *Viajeros, peregrinos y aventureros en el mundo antiguo*, Barcelona, 2010, pp. 147-160.

RODRÍGUEZ COLMENERO, Antonio. “La intervención de la flota romana en la conquista de *Gallaecia*”. En V. Troncoso Alonso (ed.), *Guerra, exploraciones y navegación: del mundo antiguo a la Edad Moderna*, El Ferrol, 1995, pp. 91-99.

SANTANA SANTANA, Antonio. “El conocimiento geográfico del océano en la Antigüedad”. *Eres*, 10, Marzo 2002, pp. 10-58.

SUÁREZ PIÑEIRO, Ana María. “Galicia, ¿en la *Ora Maritima* de R.F. Avieno?”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, XLIX, 115, 2002, pp. 9-26.

TALBERT, Richard J.A. “Greek and Roman mapping. Twenty-first century perspectives”. En R.J.A. Talbert, R.W. Hunger (eds.), *Cartography in Antiquity and the Middle Ages. Fresh Perspectives, New Methods*, Leiden-Boston, 2008, pp. 9-28.

TEJERA GASPAS, Antonio, CHÁVEZ ÁLVAREZ, María Esther. “El periplo de Hanón: ¿una realidad falseada?”. En M. Aruda (ed.), *Actas del VI Congreso Internacional de Estudios Fenicios e Punicos*, Lisboa, 2005, pp. 166-171.

WELLS, C.M. *El Imperio Romano*, Madrid, 1986.

WELLS, C.M. *The German policy of Augustus*, Oxford, 1976.