

LA MARCA C.OPPI.RES A TRAVES DE "LA RUTA DE LA PLATA"

ESPERANZA MANERA Y M. LUISA PALANQUÉS

LA VÍA

Para nadie es desconocido el hecho de que la mayoría de las vías romanas siguen, en su trazado, el recorrido de los caminos naturales, conocidos con anterioridad por el hombre y ya utilizados por él.

No difiere de esta norma el famoso "Camino de la Plata" que constituye una importantísima ruta de comunicación de norte a sur, en la zona oeste peninsular, lo que seguramente debió ser aprovechado por el hombre desde la prehistoria. Sin embargo esta utilización no ha podido ser contrastada arqueológicamente hasta época tartésica, durante la cual se ha podido confirmar la existencia de una relación comercial con las zonas mineras del noroeste, a través de esta vía. Relación que ya no se rompería en el futuro.

Posteriormente, ya mediante las fuentes escritas, nos llegan noticias de la utilización de este camino con fines militares. A este respecto debemos recordar la campaña de Aníbal contra los vacceos y más recientemente, el importante papel de esta vía en la conquista y pacificación del oeste de la Península. Fundamentalmente en las guerras celtíberas y lusitanas, que dieron lugar a la construcción de la vía como tal. El primer tramo, según las noticias que se conservan, fue construido por Caepio entre el Tajo y el Guadiana, como apoyo en su lucha contra los lusitanos y vettones, al que siguieron otros trabajos. No obstante, la construcción definitiva de esta vía no llegará hasta Augusto, el cual, con la formación de una nueva provincia lusitana, con capital en Emérita Augusta y el establecimiento de su campamento en Astúrica, que posteriormente sería la capital del conventus Asturum, favoreció la creación de una vía directa entre ambas capitales. La que hoy conocemos con el nombre de "La Vía de la Plata".

Sin embargo aunque ésta se nos presente como una unidad, no debemos olvidar que existen grandes diferencias materiales entre su tramo norte y sur, debidas seguramente, a su diferente finalidad en cada zona, militar en el norte y administrativa dentro de la Lusitania.

Pero es este último tramo sur el que nos interesa a nosotros ahora y más concretamente la zona en torno a la ciudad de Emérita Augusta y la red de caminos secundarios que en torno a ella se genera. Efectivamente, al constituirse Emérita Augusta en la capital de la Lusitania, se hace necesario el facilitar la comunicación de ésta con el resto de la provincia, lo que da lugar a que la Vía de La Plata, en su parte lusitana, se convierta en una amplia carretera, muy cuidada en su construcción y mantenimiento, para favorecer el buen funcionamiento de las cuestiones administrativas, así como de la romanización de la zona y el comercio. No escapan a ello tampoco todas las demás rutas que, partiendo de la vía principal, ponen a ésta y a la capital en contacto directo con otras zonas y que forman parte de la red viaria de la provincia.

Llegados a este punto, debemos señalar que cuando nos referimos a la red viaria que gira en torno a la Ruta de la Plata, estamos incluyendo también las que parten desde su origen, es decir desde la misma Emérita, pues consideramos que la importancia de la primera no se acabaría de entender sin las segundas, dado que son estas otras vías las que acaban de otorgar todo el interés que tiene este itinerario al comunicar, ya no sólo las capitales de Emérita y Astúrica, sino también la zona del Betis con el norte peninsular, muy interesante a nivel comercial, como veremos más adelante.

LA MARCA C.OPPI.RES

De lectura C(AIVS) OPPI (VS) RES (TITVTVS), suele presentarse en la base de las lucernas y en ocasiones se acompaña de pequeños motivos geométricos o vegetales. En cuanto a las formas de las piezas en que aparece esta marca africana, son muy diversas, lo que nos hace suponer que se trata de un taller con larga perduración. Estas formas son: Dressel 9, 11, 14, 15, 17, 19, 20, 22, 23, 26 y 28. Sin embargo existen algunos elementos que nos ayudarán a matizar un poco tan amplio espectro cronológico.

En primer lugar el hecho de que esta firma no aparezca en el nivel de destrucción de Pompeya y Herculano es ya un dato para el momento de fundación del taller, que se situaría en el último cuarto del s. I d. C. Así lo han aceptado la mayoría de los estudiosos, máxime cuando esta fecha parece quedar confirmada por la presencia de numerosas lucernas de volutas, de diferentes tipos, producidas por este taller y cuya fecha "post quam" para su fabricación se ha dado en situar a finales de la primera centuria. En cuanto a la fecha del cese del taller según el profesor Balil, cabría plantearla a mediados del siglo II d. C.

En cambio existe discrepancia a la hora de emplazar el taller, dada la abundancia de piezas de esta firma (mapa 1), así como su distribución. Para algunos autores, como Balil el taller se encontraría en la zona de Cherchel (Mauritania).

En cuanto a la distribución de las piezas de este taller en nuestra península, como podemos ver por el mapa 2, sigue unas pautas muy claras

que nos permite seguir el recorrido de las vías utilizadas para su comercialización. En primer lugar, se pone claramente de manifiesto la existencia de una vía marítima que recorre el levante hacia las costas catalanas, donde esta marca resulta muy frecuente: se encuentra en Alcedia de Elche, Castellar de Santisteban, y más al norte en Tarragona, Barcelona, Badalona, Lérida, Mataró, Ampurias, desde donde sigue hacia Narbona. Por otro lado, ya en el interior la encontramos en Caesaraugusta, Iruña, Arcaya y desde Caesaraugusta hacia Emérita la localizamos en Bilbilis. Finalmente, entrando desde la zona de Cádiz y Baelo, penetra hacia el norte, como lo demuestran los hallazgos de Hasta Regia, San Lucar de Barrameda, Córdoba, Carmo, Itálica Villafranca de los Barros, Emerita, Vila Vicosa, Evora, Condeixa y Conimbriga.

LA MARCA C.OPPI.RES Y SU DISTRIBUCIÓN A TRAVÉS DE LA RED VIARIA DE LA RUTA DE LA PLATA EN SU ZONA SUR

Como mencionábamos antes, consideramos de gran interés, sobre todo para un trabajo de esta índole, el estudio de la Vía de la Plata y de los caminos que con ella se relacionan como un conjunto unitario dado que, si aislamos a la primera del resto perderíamos un horizonte muy importante para llegar a un mejor entendimiento del mundo de las relaciones comerciales. Esta ha sido la razón por la que nos hemos referido a la Ruta de la Plata a la hora de realizar nuestro trabajo, aunque de hecho no tengamos noticias, hasta el momento, de ningún ejemplar del taller de Caius Oppius Restitutus en la misma vía, esto quizás sea debido a que en los estudios existentes de los enclaves cercanos a la vía no se describan las lucernas encontradas.

Efectivamente, si miramos detenidamente el mapa 2, podremos observar como los productos de este taller se distribuyen a lo largo de caminos que van a unirse con la vía principal en diversos puntos.

En primer lugar y desde el sur las lucernas podrían penetrar por dos vías diferentes hasta Hispalis. La primera partiría de Baelo y Cádiz —donde esta marca está suficientemente atestiguada— y pasaría por Hasta Regia, mientras que la segunda vendría desde San Lucar de Barrameda por vía fluvial. Seguidamente, cubierto este primer trayecto, las piezas seguirían hasta Emérita por Carmo o bien por Córdoba o Itálica y Villafranca de los Barros.

Una vez llegadas las lucernas a Emérita, algunas de estas seguirían su recorrido por la vía que llevaba a Ollisiponne por Evora, mientras que otras seguirían el recorrido por la Vía hasta Norba, a partir de donde se desviarían hacia Portugal, pasando por el puente de Alcántara para llegar hasta la misma Conimbriga.

Este último recorrido es quizás el más problemático de todos, dado que se podría pensar que las piezas halladas en Conimbriga, al igual que las de Codeixa, podrían venir por tráfico marítimo. Sin embargo, el hecho de que un recorrido similar esté constatado en el comercio de otros materiales, tales

como las cerámicas hispánicas, demostrado en el estudio de Garabito y Solovera (mapa 3), unido al hecho de que no se conozca ningún ejemplar de este taller de lucernas en la costa del Oeste Peninsular, nos lleva a pensar que efectivamente nos encontramos ante un caso de tráfico terrestre. Las marcas sobre cerámica hispánica que parecen seguir esta ruta son, entre otras:

VALERIVS PATERNVS: que se encuentra en Mérida, Beja, Liedena, Conímbriga y Tricio.

LAPILIVS: alfarero emeritense distribuido por Conímbriga, Córdoba, Itálica, Aramenha, Hontalba, Villaverde, Tarraco, Lanciá, Navatejera, Valderas y Astorga.

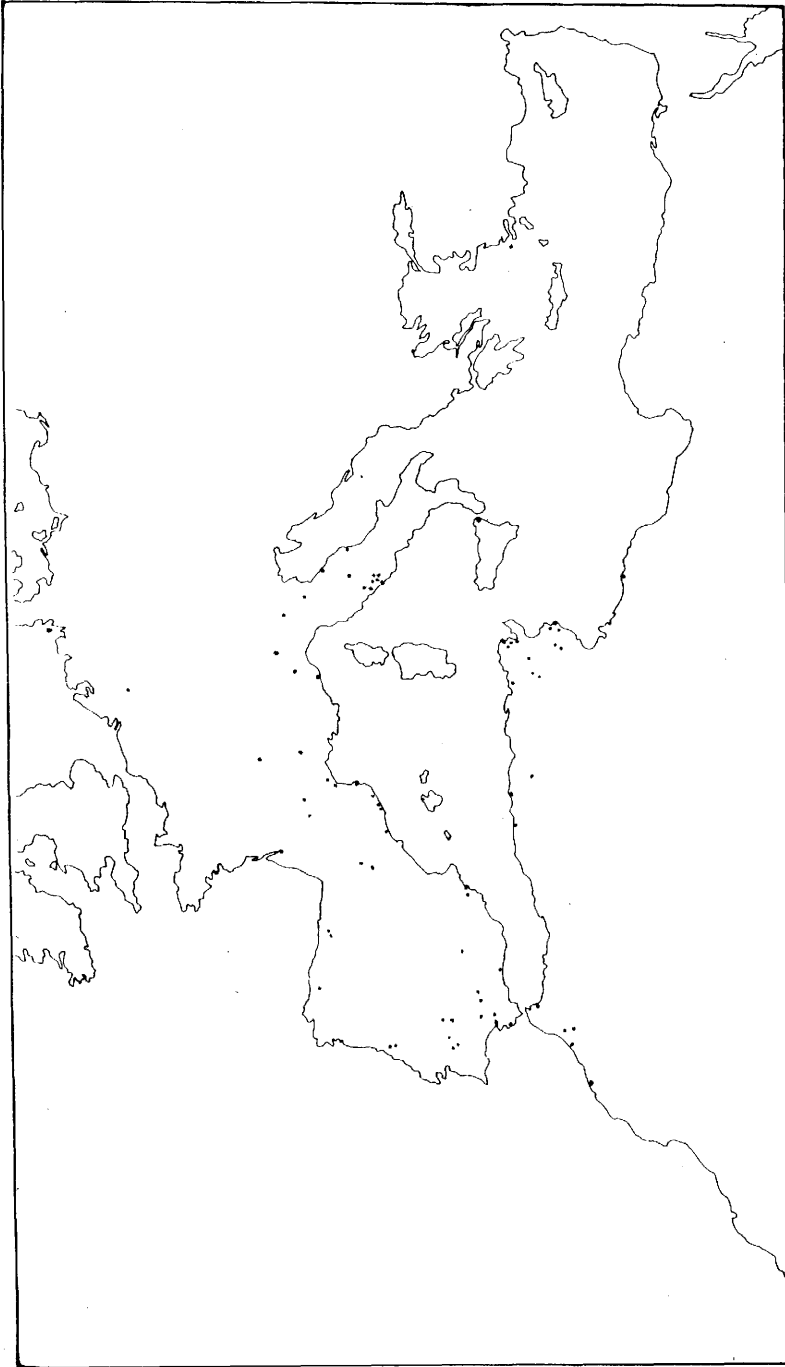
CAIVO: Tricio, Numancia, Capera, Conímbriga y Ponte de Sor.

De lo dicho anteriormente podemos concluir la existencia de una importante ruta comercial en el Oeste peninsular que incluso alcanzó la Mauritania, atravesando el estrecho, como queda constatado no sólo por el hallazgo de piezas del taller africano C. OPPI. RES en la península, sino también en sentido contrario, por la presencia de marcas hispánicas como ACVNICI ó ACCVNICVS en la Mauritania.

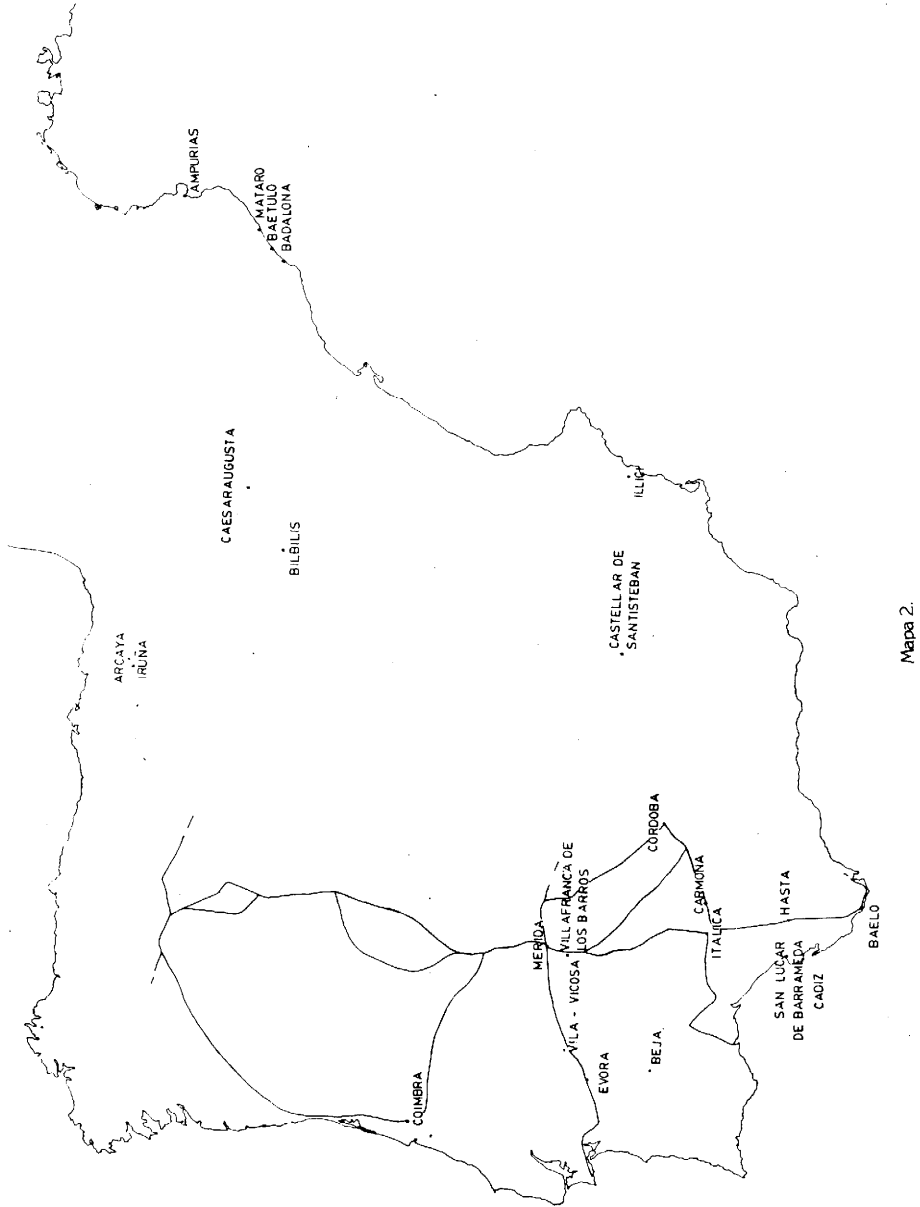
BIBLIOGRAFÍA

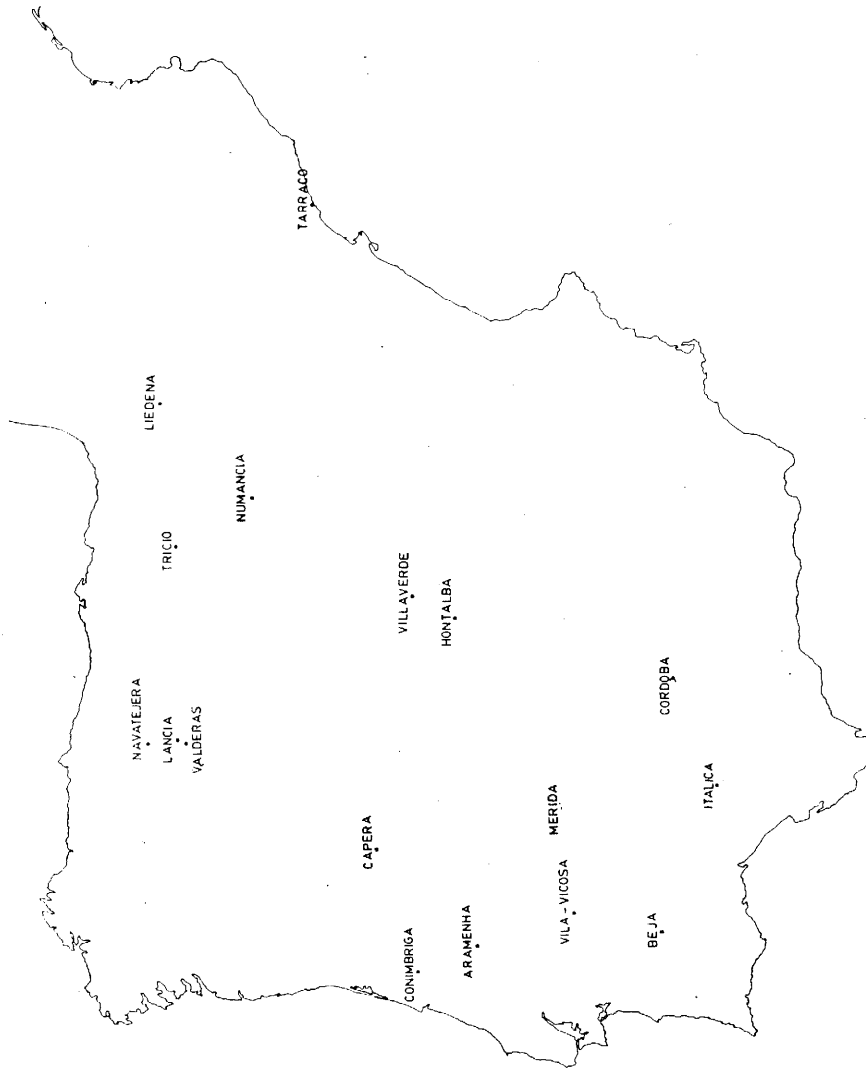
- BALIL, A., "Marcas de ceramistas en lucernas romanas halladas en España", 1968, *A.E.A.* XLI, pág. 158 ss. Madrid.
- GARABITO T. y SOLOVERA, M. E., "Terra sigillata hispánica de Tricio", 1976, *Studia Arqueológica* 40. Valladolid.
- ROLDÁN, J. M., *Iter ab Emerita Asturicam. El camino de la Plata*, 1971. Salamanca.

La Marca C.Oppiores a través de "La ruta de la Plata".



Mapa 1.





Mapa 3.