

PODER Y TERRITORIO. LA POLÍTICA TERRITORIAL Y VIARIA EN LA *BAETICA* DE AUGUSTO A ADRIANO

Sergio España-Chamorro¹
Universidad Complutense de Madrid

RESUMEN: La epigrafía viaria reporta datos sobre la interconectividad y el sistema viario pero también es una expresión manifiesta de las políticas viarias y las manifestaciones de poder en las zonas rurales, que combinado con la información de la política territorial, permiten poner en relación dos modelos tradicionalmente estudiados de manera paralela. Así, la revisión del *corpus milliariorum* alusivo al territorio bético permite ver las divergencias de dichas manifestaciones y ver de una manera diferente la dispersión de este tipo de expresión imperial así como sus divergencias desde Augusto hasta Adriano, poniéndolo en relación con los acontecimientos históricos y el modelo de administración romana en la zona.

PALABRAS CLAVE: miliarios, vías romanas, poder, política viaria

ABSTRACT: Road Epigraphy give us not only a lot of data concerning with mobility and road system, but also it is a real expression of road policies and political propaganda in rural areas. Territorial policies combined with all these perspectives allow us to link with two traditional models that have been always studied separated. Notwithstanding, the review of the *corpus milliariorum* of the territory of the former Roman province of Baetica give us divergences of these evidences and it shows us a different approach of this propaganda in a spread territorial view from Augustus to Hadrian. It can be linked with historic moments and the model of Roman administration in that area.

KEYWORDS: Milestones, Roman Roads, Power, Propaganda, Road Policy.

¹ Aquí se presentan algunos resultados preliminares de mi tesis doctoral financiada a través de un contrato FPU-MECD en el Departamento de Ciencias y Técnicas Historiográficas y Arqueología de la Universidad Complutense de Madrid así como de dos estancias en el Departamento de Arqueología de la Universidad de Southampton, y en el *Corpus Inscriptionum Latinarum* de la Academia de Berlín y Brandeburgo de Ciencias y Humanidades. Este trabajo ha sido realizado en el marco del Proyecto de Investigación HAR2011-23445.

Introducción

El desarrollo administrativo de los nuevos territorios anexionados y conquistados se basa en la estrategia de la comunicación, y en ello la política viaria juega un papel de suma importancia al afianzar el dominio y consolidar las estructuras de gobierno².

Como bien se sabe, el potencial económico de la Bética dentro del Imperio supuso que gran parte de su capacidad comercial exportara sus productos más allá del territorio peninsular, lo que fomentó un desarrollo del transporte fluvial y marítimo, siendo el río Betis³ una arteria de vital importancia y un medio de interconexión entre los núcleos costeros del sur. Los ríos sin duda fueron igualmente ejes vertebradores para el tráfico y el transporte provincial y es algo a tener en cuenta debido a que fue frecuente la combinación entre transporte fluvial⁴, marítimo y terrestre también para rutas de viajeros en época romana⁵, situación común a lo largo del Imperio⁶. De hecho, a efectos de delimitación territorial lo más claro e inamovible fueron siempre los ríos⁷.

La *lex Sempronia viaria* datada en el 123 a.C. y promulgada por Cayo Sempronio Graco es la primera legislación conocida en Roma que alberga el aspecto de la epigrafía miliaria, aunque sin duda, su regulación indica que su uso ya estaba en vigencia. Esta ley ha sido vista como parte de la reforma agraria en donde se introdujo el uso de la milla romana en el resto de la península itálica⁸.

Percepción del espacio: el espacio hodológico

En la percepción del espacio, lejos de tener una visión cartográfica, científica y objetiva la concepción geográfica del espacio romano es puramente

² Kolb, 2011-2012: 53.

³ Como bien dice Estrabón, navegable hasta Hispalis con barcos de gran calado, hasta Ilipa con embarcaciones pequeñas y hasta Corduba con lanchas fluviales, Estrabón, III, 3.

⁴ Solo recordar que el transporte marítimo y fluvial es mucho más rápido que el terrestre, vid. Sillières, 1990: 749-754; Melchor Gil, 2008-2009: 165.

⁵ Plinio, *Ep.*, X, 15.

⁶ Kolb, 2011-2012: 57.

⁷ Como bien indica Braund, 1996: 43-47 los ríos funcionarían como fronteras psicológicas más que físicas ya que en algunos casos, son fruto de encuentro más que de división.

⁸ Gianfrotta, 1982: 303. Sobre la problemática de la milla romana en territorio provincial, vid. Roldán, 1971: 533-539; Sillières, 1990: 58-63; Ponte Arrébola, 2011: 84.

hodológica⁹. El movimiento viene a lo largo de una línea que fuera de su conocimiento no es conocida: viene a ser un espacio unidimensional¹⁰. Esta visión no se corresponde con una realidad puramente palpable, donde se tiene una visión cualitativa, subjetiva, individual y unipersonal, siempre según la mentalidad de un caminante a lo largo de una línea, un *odos*, un camino que tiene una sola dirección en esos ejes de la realidad¹¹. Una percepción que entiende la referencia espacial como una consecución de otros espacios que se van sucediendo en el tiempo, como podemos observar en los textos clásicos además de los las fuentes periplográficas o itinerarias. (Figura 1).

Por ello, es importante entender esta concepción espacial para entender el significado que los miliarios tuvieron en la mentalidad del viajero romano. Los miliarios son un hito del territorio y su función informativa proporciona al viajero antiguo una información muy interesante con respecto al punto de origen y destino¹². Esta función venía expresada por el cómputo de las millas, función que perderá en la Bética después de Adriano, pero conservará su papel de hito del territorio además de monumento honorífico, propagandístico y memorial.

Pero llegados a este punto, cabe preguntarse qué es un miliario. A diferencia de otras inscripciones públicas, este tipo de epígrafes propios principalmente del entorno rural de variado material y forma cilíndrica¹³, se erigía junto a la vía, a la salida de las ciudades o incluso en los propios foros¹⁴.

⁹ El espacio hodológico no es una expresión rigurosa del espacio y esta terminología viene de una expresión ideada por el psicólogo Kurt Lewin sobre un artículo de 1934 que discute esto desde un punto de vista teórico que nada tenían que ver con el modo de percibir y concebir el espacio, sino un modo de entender la visualización y representación del comportamiento humano. No es el modo en el que el hombre ve el mundo en una determinada fase de su desarrollo sino el modo en el que se mueve y se comporta el individuo y el grupo. Janni, 1984: 82.

¹⁰ Janni, 1984: 84-86.

¹¹ González Ponce, 1990: 82.

¹² Aunque en Hispania no tenemos ningún caso al respecto, es muy interesante ver los miliarios de la *via Appia*, en donde los miliarios no solo citan las millas desde el *caput viarum*, sino que además incluyen otro numeral que anuncia las millas hasta la siguiente ciudad. Algunos ejemplos son CIL IX 6072, CIL X 6833, 6835, 6839, 6854, 6855.

¹³ Encarnação 1995-96: 39, de manera general aunque existen, en menor número, epígrafes viarios que pueden ser considerados como miliarios, Susini, 1988: 108. Además, también huelga recordar que existen inscripciones honoríficas realizadas en columnas que en ocasiones ocasionan serias dificultades para inscribirlas en una categoría u en otra cuando el texto es poco claro y legible.

¹⁴ Kolb, 2011: 25.

Con una función principal que siempre se ha considerado como informativa, deberíamos de replantearnos si en verdad, la función principal (al menos en la Bética) era propagandística por encima de cualquier otra. También tiene un sentido integrador al hacer referencia a otros puntos del paisaje como las propias ciudades que son *capita viae*, puentes, reparaciones de vías enteras... La casuística ha dado lugar a que tengan implícitos otros fines como monumentos votivos a una divinidad¹⁵ o monumentos funerarios¹⁶, pero estos no son propios de Hispania.

Con respecto a la relación de miliarios y poder, que es lo que nos une en este volumen, es necesario hacer referencia a los estudios de un gran conocedor de las vías y miliarios del *Africa* romana. Salama fue el primero en indicar la expresión explícita de poder que realizaban estos epígrafes debido a la presencia de varios miliarios de diversos emperadores en un mismo punto, el uso del dativo (hay que decir que esto fluctúa en épocas y lugares) y la pérdida del numeral¹⁷. Los cada vez más profusos estudios de vías, han apuntado en esta dirección¹⁸, pero también han puesto énfasis en enaltecer el papel de poder de los miliarios, sino también de las vías de manera general¹⁹. Y realmente, el valor del miliario como elemento de poder reside en su oficialidad como elemento epigráfico donde se cita textualmente el nombre del emperador en primera persona así como verbos activos (*fecit, refecit*) que muestran la teórica mano imperial, emanación directa del poder central del universo romano, en su factura²⁰. No obstante, es muy interesante explorar este factor de expresividad en relación a su expresión temporal y su dispersión geográfica para mostrarnos nuevas realidades.

Poder y miliarios, una expresión explícita: Los datos

Ese gran proyecto de infraestructura era la gran oportunidad de iniciar otra línea de propaganda personal del poder que emanaba el prínceps. Es algo evidente ya que, lejos de hacer fáciles analogías y con el único fin de extraer una conclusión clara, se puede ver el exponencial y continuo desarrollo de la

¹⁵ CIL VI 3683 = 30886.

¹⁶ CIL VI 20317 = 36861.

¹⁷ Salama P., 1987.

¹⁸ Susini, 1988; Encarnaçao 1995-96; Mrozewicz 2004; Sauer, 2014.

¹⁹ Sillières, 2003; Kolb, 2011-2012; Rodríguez Morales 2011, republicado y ampliado en Rodríguez Morales, 2013; Benedito Nuez, 2015.

²⁰ Encarnaçao 1995-96: 39.

red viaria en tiempos de Estrabón, que describiría unos 2000 km, frente a los 10.000 km.²¹ del Itinerario de Antonino²². Y en toda esa red, los miliarios eran la fuente perfecta de desarrollo propagandístico en el medio rural como veremos.

Los miliarios tienen una ventaja con respecto a otro tipo de epígrafes: su datación consular permite ver diacronías en sus usos y disposiciones. En la Bética podemos ver esta diferencia durante sus cuatro siglos de implantación²³. Durante ese tiempo podemos ver las intervenciones y la preocupación sobre el mantenimiento de una red útil de transporte para personas y mercancías²⁴ para un correcto mantenimiento del concierto del Imperio que suponía esa gran estrategia²⁵ (Figura 2).

Siglo I

Con Augusto se inicia el uso de miliarios en el sur hispano, la más amplia que todos los emperadores hicieron en tierras de la Bética. Comparando los datos que hasta la fecha existen de los miliarios²⁶, actualmente se han

²¹ Vaquero y Rubio, 1994: 442.

²² Problemático es, sin duda, la organización viaria del Itinerario. Zapico Maroto, 1989: 747-753 propuso una interesante hipótesis de ver el Itinerario de Antonino como un propósito cartográfico por el que determinadas vías tendrían más preeminencia en la narración a pesar de ser en realidad vías secundarias.

²³ Para la Bética, el primer miliario se data en época de Augusto en el 2 a.C. (CMB-I-1 = CIL II 4701) y el último en el 368 con el emperador Decencio (CMB-IV-16 = CIL II 4692). Por ello es por lo que dicho estudio se circunscribe sólo a la provincia de la Bética, ya que no se ha encontrado de momento ningún miliario anterior a la división provincial de la antigua Ulterior. No obstante, ciudades de las provincias anexas también son tenidas en cuenta.

²⁴ Zanker, 2000: 29.

²⁵ Con respecto al concierto del Imperio Romano, Remesal, 2011. Con respecto a lo que se llamó la gran estrategia del imperio, fruto del imperialismo romano, Luttwak, 1979.

²⁶ El corpus actualizado de estas inscripciones abarca de los siglos I al IV y cuenta con un total de 79 epígrafes (contabilizando los miliarios palimpsestos con diferente número). Dicho corpus se incluye en mi tesis doctoral ha sido realizado siguiendo las catalogaciones del CIL II; CIL II² / 5; CIL II² / 7; los repertorios monográficos de Solana Sáinz y Hernández Guerra, 2002a; Solana Sáinz y Sagredo San Eustaquio, 1998, 2006a, 2008. (la información de este último es la misma proporcionada en Solana Sáinz y Sagredo San Eustaquio, 2002b: 59-98, y también en 2006b: 35-86, en dónde no aporta la misma información publicada anteriormente) criticando algunos miliarios adscritos al territorio bético que no eran y añadiendo miliarios no catalogados publicados por Stylow, Atienza Páez y Vera Rodríguez, 2004: 417-430. Se completa el catálogo con las aportaciones de Corzo Sánchez y Toscano San Gil, 1992 y las revisiones de

identificado 31 miliarios de este siglo frente a 10 del siglo II, 22 del III y 16 del IV. De la dinastía julio Claudia tenemos presencia de todos los emperadores sumando un total de 25 inscripciones miliarias además de otras 4 inscripciones viarias.

La política que los emperadores Julio-Claudios llevaron en la Bética en el siglo I es la más amplia si la comparamos con el resto de dinastías, siendo también Augusto el que mayor presencia tiene sobre todos los emperadores con un total de 11 inscripciones²⁷ además de dos estelas de puente. El único que llega a acercarse a esta cifra será Caracalla, quien también erigió un total de 10 miliarios encontrados hasta el momento.

La política viaria de Augusto hay que extenderla a todo el Imperio y tenemos numerosas fuentes que confirman su importancia²⁸. Las favorables condiciones socio-económicas motivadas por la paz romana y una renovada administración central suscitaron esa política viaria que atendía a la idea de vincular todos los territorios imperiales con el *caput imperii*, Roma y el emperador, promoviendo una red de aproximadamente 300.000 km²⁹. La novedad que tenía la renovación viaria para adaptarse a los propósitos romanos era sin duda crear una red que uniese regiones y territorios a gran escala, superando el sistema prerromano que se centraba en crear una red que uniese asentamientos y núcleos urbanos principalmente³⁰. Así, la penetración de las estructuras administrativas y el desarrollo económico del sistema romano durante el Imperio es también un testigo de la masiva expansión de las estructuras del transporte provincial desde época de Augusto, adaptándola a las necesidades de comunicación del estado para impulsar el gobierno y la administración provincial, e incluso en algunas zonas, las infraestructuras de transporte fueron elaborados basándose en condiciones locales para atender a necesidades especiales³¹.

todo ello a través de los tomos de Hispania Epigraphica y mediante las fichas del Archivo Epigráfico de Hispania, así como de los nuevos volúmenes del CIL y su archivo en Berlín.

²⁷ CIL II 4701 /CIL II2/7, p 65 n 04; CIL II 4702 / CIL II2/7, p 65 n 06; HEp. 4, 1994, 300; CIL II 4703 /CIL II2/7, p 65 n 12; CIL II 4704 / CIL II2/7, p 65, nº 15 / HEp. 4, 1994, 302; CIL II 4705 / CIL II2/7, p 65 n 17; CIL II 4706 / CIL II2/7, p 65 n 20; CIL II 4707 / CIL II2/7, p 66 / HEp. 4, 1994, 294; CIL II 4708 / CIL II2/7, p 66 / HEp. 4, 1994, 295; CIL II 4709/4710 / CIL II2/7, p 66 / HEp. 4, 1994, 297; CIL II 4711 / CIL II2/7, p. 66.

²⁸ *Res Gestae*, 20; Suet., *Aug.* 30; DC, 53, 22; ILS, 84.

²⁹ Kolb, 2011-2012: 54.

³⁰ En Hispania la presencia cartaginesa ya había motivado ese cambio en la zona sur y sureste peninsular pero no a tan magna escala.

³¹ Kolb, 2011-2012: 62.

Los miliarios de Augusto que han sido documentados en la Bética se ciernen en torno a la capital provincial. Sólo se hallan lejos de Córdoba otras inscripciones viarias que no son propiamente miliarios. Por un lado existen dos inscripciones gemelas³², en el puente de Alcantarillas (Los Palacios, Sevilla) y por otro una placa de puente³³ en Encinasola (Huelva). Estas tres inscripciones nos indican que la política augustea no sólo se circunscribe a la zona de la campiña cordobesa, aunque Augusto no tiene una presencia en toda la provincia, alude al eje viario por excelencia (*via Augusta*) y a la *Baeturia*.

La división de la Ulterior entra dentro de la política de reorganización de las *Hispaniae*. Así, la creación de Bética como entidad administrativa así como la partición de la misma en las circunscripciones jurídicas conventuales es obra también del primer prínceps. La creación de esta provincia estaría asociada a la idea de dotarla de unos límites propios y también una concepción propia del espacio provincial. Por ello, la principal vía de articulación de toda Hispania oriental, el antiguo Ὀδὸς Ἡράκλεια mejor conocido como *via Augusta*, en donde no faltan episodios míticos o históricos³⁴, será el lugar idóneo para emplazar el tan conocido *Iano* con el tan sugerente adjetivo de Augusto³⁵. Este arco emplazado sobre el río Betis y justo en el inicio de la provincia tal y como rezan sus miliarios (*ab arcu unde incipit Baetica*), es el punto de arranque para contar las millas de la *via Augusta* en todo el territorio bético dotándola de una articulación diversa a cómo funcionaba en la Citerior. Este arco enmarcaba provincia, que se cierra con el Océano, siendo el fin del territorio provincial en su extremo suroeste (*a Baete et Iano Augusto ad Oceanum*).

Los miliarios de Tiberio³⁶, Calígula³⁷ y Claudio³⁸ se emplazaron en las cercanías de la capital perpetuando la política augustea en la misma línea y

³² Dos inscripciones en el lateral del puente, HEp. 2 1990, 651 y 652.

³³ Esta inscripción fue interpretada como miliario por Hübner (CIL II 4686). Luzón Nogué, 1975: 291 ya indicó el traslado y los problemas que había supuesto la interpretación de Hübner, quien tenía dos copias. Ciertamente es una placa, ERBC: 126-127, nº 144.

³⁴ Según el mito de Hércules, el héroe llevó los bueyes robados a Gerión. También es la arteria por la que Aníbal discurrió hacia Italia en el 218 a.C. Algunos textos que se refieren a ello son Timeo, *De mirab. Ausc.* 85; Str., III.4.9 y Polibio, III, 39.

³⁵ Este nuevo *caput viarum* se llamó Iano Augusto según mencionan los miliarios, en donde habría un arco. Las implicaciones de Iano con respecto a los límites son muy conocidas y su relación con un arco serviría como marcador y zona de paso, Holland 1961: 294-295; Sillères 1994: 309 llega más allá situando un edificio de culto imperial.

³⁶ CIL II 4712 / CIL II2/7, p 65 n 05; CIL II 4713 / CIL II2/7, p 65 n 18; HEpOnl. 541; CIL II 4714 / CIL II2/7, p 66 n 21; CIL II 4715 / CIL II2/7, p 66 n 22.

preservando en la vía Augusta el *caput viae* del Jano Augusto. De Claudio también tenemos otro miliario en Mengíbar,³⁹ aunque parece que dicho miliario sería de la vía Castulo-Acci debido a su relación con otro miliario,⁴⁰ por una afinidad en la estructura epigráfica.

Como se ha señalado recientemente⁴¹, esta vía podría marcar el límite oriental de la provincia. Es así como parece marcarlo en todo el límite oriental además de que los propios agrimensores, quienes citan las vías como referencia a límites territoriales.

De Claudio además tenemos una estela de reparación de puente en Alcolea del Río y además, otra posible estela de reparación de un puente en Bujalance⁴².

De los cinco epígrafes que tenemos del reinado de Nerón⁴³, cuatro de ellos aluden al tramo cordubense. El quinto miliario también pertenece a la vía augusta pero fue encontrado en el Puerto de Santa María con un cómputo de 222 (CCXXII)⁴⁴. A pesar de perpetuar la erección de miliarios en esta vía, es la primera vez que nos encontramos un ejemplar lejos del interior bético y con un cómputo de millas tan elevado.

La política viaria Flavia es bastante anómala: de Vespasiano solo contamos con una estela de puente⁴⁵ y ningún epígrafe de Tito. Del único del

³⁷ CIL II 6208 / CIL II2/7, p 65 n 02 / HEp. 4, 1994, 292; CIL II 4717 / CIL II2/7, p 65 / HEp. 4, 1994, 301; CIL II 4716 / CIL II2/7, p 66 n 28.

³⁸ CIL II 4718 / CIL II2/7, p 66 n 29

³⁹ CILA II, 514.

⁴⁰ CIL II 4932.

⁴¹ Schmidt, 2013: 291-299,

⁴² Esta inscripción ha sido publicada recientemente por Ventura Villanueva, 2013: 77-85. Su mal estado hizo que Ventura se basase en la estela de Alcolea, reproduciendo el “*ab Iano ad Oceanum*” lo que le dio pie para apoyar la teoría de que el ramal de la *via Augusta* conocido como *Alio Itenere* (recogido así en los vasos de Vicarello) sería en realidad el ramal principal, pero esta teoría generaría muchas incertidumbres y queda falta de pruebas concluyentes que rebatan la tesis principal de seguir considerando la ruta sur como *Alio Itenere*.

⁴³ HEp. 1, 1989, 277 / AE 1986, 368; HEp. 5, 1995, 315 / CIL II2/7, p 65 n 9; CIL II 4719 / CIL II2/7, p 66 n 23; CIL II 4720 / CIL II2/7, p 65; CIL II 4734.

⁴⁴ Sillières indica que Ruíz de Cortaza, quien nos transmitió este miliario por fuente manuscrita, debió de cometer un error de lectura ya que serían necesarias 10 millas más. Esto pudo ser debido al tipo de piedra calcárea que dificultaría su lectura. Sillières, 1990, nº 56.

⁴⁵ CIL II 4697 / CIL II2/5, 1280.

que disponemos inscripciones miliarias es Domiciano⁴⁶, con un total de 7 inscripciones que, salvo un interesante epígrafe hallado en Anticaria⁴⁷, el resto perpetuaría la tendencia general de emplazarlos en la *via Augusta* aunque revelándonos un dato desconocido hasta entonces, que es la consideración de *militarem*, algo que seguramente no habría sido novedoso pero será la primera vez que se exprese de manera gráfica. Además, también expresa la reparación de vías, que deberían de estar en mal estado, quizás porque durante los reinados de sus predecesores no se habían realizado las reparaciones necesarias (Figura 3).

Siglo II

A partir del siglo II se produce un cambio en un uso extendido del dativo para los nombres de los emperadores y reiteradas omisiones de elementos de la titulación imperial como la *tribunicia potestas*⁴⁸. Esto coincide con un abandono progresivo de la comúnmente aceptada función principal de elemento informativo de millas ya que pierde el numeral en miliarios de muchas provincias, y de manera definitiva en el siglo III este proceso se completa.

En cálculos generales sólo tenemos 10 miliarios para el siglo II, siendo el siglo con menor producción de éste tipo de epígrafes en la Bética.

De Nerva se conservan dos muestras⁴⁹. El ejemplar hallado en Puente Genil suscitó dudas sobre su cronología. Seguramente perteneció a una vía secundaria entre Ipagrum y Ostippo por Puente Genil.

El otro miliario de Nerva está en la siempre presente *via Augusta*, en la empinada Cuesta del Espino. En este punto se hallaban ya dos miliarios de Augusto, uno de los cuales había sido reutilizado por Domiciano. Es

⁴⁶ HEp. 8, 1998, 344 / HEp. 12, 2003-2004, 451 / CIL II2/5, p. 205; CIL II2/5, p. 65 n° 10 = ; CIL II2/7, p. 65 n° 15; CIL II 4721 / CIL II2/7, p. 66 n 30; CIL II 4722 / CIL II2/7, p 66 n 31; CIL II 4703; HEp. 4, 1994, 302 / CIL II 4723 / CIL II2/7, p 65, n° 15.

⁴⁷ Stylow, Atienza Páez y Vera Rodríguez, 2004: 427. Este miliario incorpora el nombre de la vía y nos indica que, de tratarse de un empalme de la *via Augusta*, se habría llamado *via Augusta Domitiana*, y no *via Domitiana Augusta*, lo que induce a pensar que fue una vía con carácter autónomo.

⁴⁸ Kolb, 2011-2012: 21.

⁴⁹ HEp. 4 1994, 303 / CIL II 4724 / CIL II2/7, p 65 n 15; HEp. 8 1998, 257 / CIL II2/5, p 255.

precisamente dicha pendiente, con un desnivel cercano al 15%, lo que podría haber propiciado una restitución⁵⁰.

De Trajano tenemos dos miliarios que reflejan el mal estado de las vías⁵¹, algo común en toda Hispania por lo que se desprende de los otros miliarios hispanos. Dichos miliarios pertenecen igualmente a la *via Augusta*, en torno a Corduba. También tenemos otro ejemplar de trajano en Conil que alude a un camino militar entre Gades y Malaca⁵². El último de Trajano es el aparecido en Doña Mencía, seguramente perteneciente a la vía entre Ostippo e Iponoba.

De Adriano sólo tenemos 4 miliarios en la provincia⁵³, factor que llama la atención con respecto a las aproximadamente 70 muestras del resto de Hispania. De los 4 ejemplares, 3 harían referencia a una supuesta nueva vía impulsada por Adriano con relación a Itálica⁵⁴, por el apelativo de *fecit*. El cuarto miliario de Adriano se halló en Anticaria, quizás en esa *via Domitiana Augusta* que reveló un miliario de éste emperador⁵⁵ (Figura 4).

Un breve análisis

Evidentemente nunca llegaremos a tener todos los datos de expresión de la política viaria pero por los datos hallados hasta el momento, se puede tener una visión diacrónica de la erección de miliarios emperador a emperador, así como las tendencias que se fueron desarrollando, preservando y abandonando.

De los julioclaudios es interesante destacar que la importancia de Augusto como el iniciador de la erección de miliarios en el sur hispano creó las estructuras que fueron la base de sus continuadores. Es de destacar el gran

⁵⁰ Vaquero y Rubio, 1994: 451.

⁵¹ CIL II 4733 / CIL II2/7, p 66; CIL II 4725 / CIL II2/7, p 65 n 13; CIL II 4687; CIL II 6207 / CIL II2/5, p 093.

⁵² El carácter militar se deduciría de una expresión evidente, al estilo de lo que ocurre con la explícita cita en la *via Augusta* con Domiciano.

⁵³ CIL II 4694; CILA II, 1040; CILA II, 367; HEp. 5,1995, 708 / HEp. 12, 2003-2004, 615.

⁵⁴ Es interesante una de las primeras síntesis que hizo Nierhaus al respecto. Ya apuntó en la dirección Sur-Norte de las millas (en contra de lo que habían dicho autores previos), y por eso las posibilidades que dio fueron: el límite del territorio de Itálica; Hispalis, que evidentemente no era posible por la proximidad; Carmo, aunque no podía ser argumentando que esta ciudad no gozó de ninguna importancia a escala provincial en época de Adriano o un posible puerto en las Marismas, aún sin identificar, vid. Nierhaus, 1966: 195-198.

⁵⁵ El ya mencionado CIL II2/5, p. 205 / HEp. 8, 1998, 344 / HEp. 12, 2003-2004, 451.

énfasis que se hizo en la zona del entorno de Corduba, tendencia que en otros siglos irá cambiando hacia otras vías. Lo que sí que hay que tener claro es que en la Bética sólo se amojonaron vías principales de manera muy limitada en comparación con otras provincias.

Si comparamos la incidencia de la política territorial julio-claudia con los miliarios vemos diferencias bastante evidentes. En el valle del Guadalquivir, la marcada política deja numerosos núcleos en la campiña cordobesa además de en el entorno hispalense y la *Baeturia*, pero la política viaria no refleja la mínima evidencia.

El hallazgo de miliarios de manera tan irregular no representa una forma desigual de conservación de los miliarios en varias vías como ha sido propuesto⁵⁶, al menos en el caso bético. Refleja una política de propaganda que es útil en determinadas vías, lo que motiva esa peculiar concentración más allá de una conservación irregular.

Por lo visto en los siglos I y II, existe un interés por expresar el poder imperial en torno a la capital provincial de manera principal ya que 39 de las 79 evidencias epigráficas se encuentran en el tramo entre el Jano Augusto y el límite conventual en La Carlota. Aunque no he entrado en esta breve intervención a analizar las evidencias de los siglos III y IV, podemos ver un cambio de tendencia en el amojonamiento de la vía entre Astigi-Anticaria-Malaca, haciendo evidente el interés por amojonar vías determinadas de manera continuada.

Conclusiones

Las referencias prosopográficas han hecho que sea definido como la pedagogía del poder⁵⁷ ya que hasta finales del siglo III incluyen sus cargos oficiales como la *tribunicia potestas* o el consulado⁵⁸. Son la evidencia del poder imperial en el campo.

Como indiqué al principio de la intervención, los miliarios son una fuente informativa para el viajero, pero no solo eso ya que no dejan de ser elementos de la propaganda. Aunque esto se hace evidente a partir del siglo II, cuando los miliarios sufren una transformación. Por un lado, después de

⁵⁶ Ponte Arrébola, 2010: 86.

⁵⁷ Susini, 1999: 119-121.

⁵⁸ Kolb, 2011: 21.

Adriano se abandona la plasmación del numeral en las columnas. Por otro, se cambia el carácter de las inscripciones con un cada vez más frecuente del dativo para los nombres de los emperadores y también omitiendo elementos de la titulatura imperial como la *tribunicia potestas*⁵⁹.

Así, una visión macroespacial y diacrónica nos da quien y en donde expresó su poder a través de la epigrafía viaria y viendo como los miliarios pueden ser útiles para ver las manifestaciones de poder lejos de los núcleos urbanos.

Lejos de lo que podría imaginarse, las intensas promociones jurídicas de la Bética durante la época julio-claudia y posteriormente Flavia no tienen paralelismo en la política viaria. Cabría esperar que dichos espacios promocionados deberían haber tenido también una red de infraestructuras viarias que permitiese la movilidad a lo largo del territorio. De época julio-claudia destacan tres áreas de promoción: la llamada *Baeturia* céltica, la campiña sevillana junto a la bahía y los señoríos atlánticos de Cádiz y la campiña cordobesa. De época Flavia destaca la zona sur de la *Baeturia* túrdula junto con la vega de Antequera y la campiña cordobesa nuevamente. En la *Baeturia*, zona abrupta emplazada en las estribaciones occidentales de Sierra Morena, una intensa red de tráfico podría haber tenido dificultades, pero en los demás casos, la gran suavidad del terreno habría hecho propicia una intensa red de caminos reflejado en la arqueología, pero la ausencia de miliarios es un elemento anómalo que no deja de sorprender.

En el siglo II la segura promoción de Itálica a colonia durante el reinado de Adriano va asociada a tres miliarios (recordemos que sólo contamos con cuatro miliarios de este emperador en esta provincia) y es el único caso en donde se puede establecer una relación directa entre espacios de promoción jurídica con reflejos en la epigrafía viaria.

Entrando en la entelequia del esquema centro-periferia⁶⁰ que ha suscitado el debate de la transformación cultural con la llegada de los romanos

⁵⁹ Kolb, 2011-2012: 21.

⁶⁰ Cuando aludo a la idea de centro-periferia, no me refiero a los planteamientos de Mitchel Marcus (Marcus 1990) en clara crítica actual por falta de una mayor flexibilidad terminológica y más enfocados a distinguir gradación entre el centro puro con las variaciones periféricas. A lo que aquí me refiero es a una concepción ideológica del mundo al hilo de lo que Janni indicaba cuando hablaba de los límites del mundo “Un mundo infinito no tiene centro; y viceversa, si hay un centro debe haber una periferia, un contorno, un límite”, Janni, 1998: 25, por lo que en una concepción del mundo a la romana, el mundo existe.

y habiendo asistido a su crítica y declive por haber sido gestado con ciertos tintes políticos actuales, se podría repensar la idea de centro en Roma pero también en los modelos acordes al estilo de vida romano en donde el sustrato cultural y étnico se habría diluido hasta hacerlo invisible a ojos del registro arqueológico. Es por ello que en el mismo espacio podrían convivir centros y periferias que se darían a muchos niveles. Y esos centros que se crean suelen ser proyecciones del centro pensado que sin duda es Roma, pero también las capitales provinciales. Así, Corduba sería el centro de la Bética y su concepción como tal haría que la mayoría de los miliarios de la provincia⁶¹ se distribuyeran de manera radial. Y el resto de los miliarios, se distribuyeran en torno a núcleos de importancia real o ideológica como la Itálica de Adriano. En esa concepción ideológica, el centro es el poder, como sucede y la aproximación a ese centro se ve claramente expresada por los miliarios.

BIBLIOGRAFÍA

Benedito Nuez, J., 2015: “Las infraestructuras viarias de Saguntum en época imperial: propaganda, prestigio social y poder municipal”, *Potestas* 8, 9-36.

Braund, D., 1996: “River Frontiers in the Environmental Psychology of the Roman World”, en Kennedy, D. L.: *The Roman Army in the East*, JRA Supplemental Series, Ann Arbor. 18: 43-47.

Canto De Gregorio, A. 1997: *Epigrafía Romana de la Beturia Céltica (ERBC)*, Madrid.

CIL II: Hübner, E. 1893: *Corpus Inscriptionum Latinarum, volume secundum. Inscriptiones Hispaniae Latinae*, Berlin y 1893, *Inscriptionum Hispaniae Latinarum suplementum*, Berlin.

CIL II² / 5: Stylow, A. U., Atienza Páez, R., González Fernández, J., González Román, C., Pastor Muñoz, M. y Rodríguez Oliva, P. adiuvantibus Gimenez Pascual H., Ruppert, M. y Schmidt, M. G. (eds.): 1998: *Corpus Inscriptionum Latinarum II. Inscriptiones Hispaniae Latinae, editio altera, pars V. Conventus Astigitanus*, Berlin / New York.

⁶¹ Para ser exactos, 40 de 79.

- CIL II² / 7: Stylow, A. U. adiuvantibus González Román C. y Alföldy, G., 1995: *Corpus Inscriptionum Latinarum II. Inscriptiones Hispaniae Latinae, editio altera, pars VII. Conventus Cordubensis*, Berlin / New York.
- Corzo Sánchez, R. Toscano San Gil, M., 1992: *Las vías romanas de Andalucía*. Sevilla.
- Encarnação, J., 1995-96: “Miliários da Geira: informação e propaganda”, *Cadernos de arqueologia. Serie II* 12-13, 39-43.
- Gianfrotta, P.A., 1982: *Le vie de comunicazione*, en: *Storia di Roma IV*, Roma.
- González Ponce, F. J., 1990: "Estrabón, Geografía III.5.2. [C167] y la concepción hodológica del espacio geográfico", *Habis* 21, 79-92.
- Holland, L.A., 1961: *Ianus and the bridge*, Roma.
- Janni, P., 1984: *La mappa e il periplo. Cartografia antica e spazio odologico*. Roma.
- Janni, P., 1998: Los límites del mundo entre el mito y la realidad: evolución de una imagen”, en Pérez Jiménez, A. y Cruz Andreotti, G. (eds.): *Los límites de la tierra: El espacio geográfico en las culturas mediterráneas*, Madrid, 23-40.
- Kolb, A., 2011-2012: “The conception and practice of Roman rule: the example of transport infrastructure”, *Geographia Antiqua* 20-21, 53-70.
- Kolb, A., 2011: “Miliaria: Ricerca e metodi. L’identificazione delle petre milari”, en: *I miliaria lungo le strade dell'impero. Atti del Convegno (Isola della Scala, 28 novembre 2010)*, Verona, 17-28.
- Luzón, J.M., 1975: *Antigüedades romanas en la Provincia de Huelva, Huelva Prehistoria y Antigüedad*, Madrid.
- Luttwak, E. N., 1979: *The Grand Strategy of the Roman Empire*, Baltimore and London.
- Marcus, M., 1990: “Centre, province and periphery: A new paradigm from iron-age Iran”, *Art History* 13.2, 129-150.
- Melchor Gil, E., 2009-2009: *El Baetis y la organización viaria del Sur peninsular: la interconexión de las redes de transporte fluvial y terrestre en la bética romana*, *Anas* 21-22, 163-191.
- Mrozewicz, L., 2004: “Via et imperium”, en Frei-Stolba, R. (ed.): *Siedlung und Verkehr im Römischen Reich*, Bern, 345- 359.

- Nierhaus, R., 1966: "Die Wirtschaftlichen voraussetzungen der Villenstadt von Italica", *MM* 7, 190-205.
- Ponte Arrébola, V., 2010: "Régimen jurídico de las vías romanas", en I. Moreno Gallo (ed.): *Las técnicas y las construcciones en la ingeniería romana*, 75-118.
- Remesal Rodríguez, J., 2011: *La Bética en el Concierto del Imperio Romano*. Madrid.
- Rodríguez Morales, J., 2011: "Calzadas romanas, ¿Propaganda o utilidad?", en Bravo Castañeda G. y González Salinero, R. (eds.): *Propaganda y persuasión en el mundo romano: actas del VIII Coloquio de la Asociación Interdisciplinar de Estudios Romanos*, Madrid, 177-212.
- Rodríguez Morales, J., 2013: "Imagen y realidad de las calzadas romanas", *El Nuevo Miliario: boletín sobre vías romanas, historia de los caminos y otros temas de geografía histórica* 16, 5-29.
- Roldán Hervás, J.M., 1971: *Iter ab Emerita Asturicam. (La Calzada de la Plata)*, Salamanca.
- Schmidt, M. G., 2013: "Roads and towns along the border of Hispania Citerior", en *Tarraco Biennial: Congrès Internacional d'Arqueologia i Món Antic*, Tarragona, 291-299.
- Salama, P., 1987: *Bornes milliaires d'Afrique proconsulaire*, Paris-Tunis.
- Sauer, E., 2014: "Milestones and Instability (Mid-Third to Early Fourth Centuries AD)", *Ancient society* 4: 257-305.
- Susini, G., 1988: "Compitare per via. Antropologia del lettore antico: meglio, del lettore romano", *Alma Mater Studiorum* I (1), 105-115.
- Susini, G., 1999: "Per una classificazione delle iscrizioni itinerarie", en: *Tecnica Stratadale Romana (Atlante Tematico di Topografia Antica 1)*, Roma, 119-121.
- Sillières, P., 1990: *Les Voies de communication de l'Hispanie méridionale*, Bordeaux.
- Sillières, P., 1994: "Le Ianus Augtus", en Bedon, R. y Martin, P.M. (eds.): *Mélanges Raymond Chevallier: Histoire & Archéologie. Caesarodunum* 28, 305-311.
- Sillières, P., 2003: "Paysage routier, syncrétisme religieux et culte impérial le long des voies de l'Hispanie méridionale: l'apport de la toponymie", *Gerion* 21(1), 265-281.

- Solana Sáinz, J. M. y Hernández Guerra, L., 2002a: *La política viaria en Hispania siglo III d.C.*, Valladolid.
- Solana Sáinz, J. M. Sagredo San Eustaquio, L. 2002b: *La política edilicia viaria en Hispania durante el reinado de Trajano*, *Hispania Antiqua* 26, 59-98
- Solana Sáinz, J. M. Sagredo San Eustaquio, L. 1998: *La Política viaria en Hispania. Siglo IV d.C.*, Valladolid.
- Solana Sáinz, J. M. Sagredo San Eustaquio, L. 2006a: *La red viaria romana en Hispania: siglos I-IV d.C.*, Valladolid.
- Solana Sáinz, J. M. Sagredo San Eustaquio, L. 2006b: *La política edilicia viaria en Hispania durante el reinado de Adriano*, *Hispania Antiqua* 30, 35-86.
- Solana Sáinz, J. M. Sagredo San Eustaquio, L. 2008: *La política viaria en Hispania: siglos I-II d.C.*, Valladolid.
- Stylow, A.U., Atencia Pérez, R. y Vera Rodríguez, J.C., 2004: *Via Domitiana Augusta*, *Mainake* 26, 417-430.
- Vaquero, B. y Rubio, M., 1994: “Las reparaciones de calzadas en la Bética romana”, en: *II Congreso de Historia de Andalucía. Historia Antigua*, Córdoba, 441-452.
- Ventura Villanueva, A., 2013: “Inscripción del emperador Claudio, alusiva a la restauración de la Vía Augusta en Bujalance”, *Adalid* 4, 77-85.
- Zanker, P., 2000: “The city as a symbol: Rome and the creation of an urban image”, en Fentress, E. y Alcock, S.E. (eds.): *Romanization and the city: creation, transformation, and failures. Proceedings of a conference held at the American Academy in Rome to celebrate the 50th anniversary of the excavation of Cosa, 14-16 May, 1998*, R.I., *Journal of Roman Archaeology*, Portsmouth, 25-41.
- Zapico Maroto, L., 1989: “¿Se redactó el Itinerario de Antonino con un propósito geográfico?”, *Revista de Obras Públicas*, 747-753

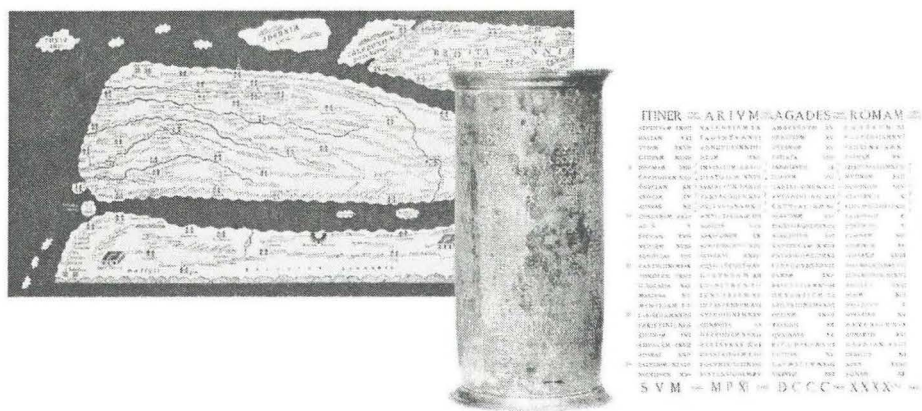


Figura 1. La visión hodológica del espacio es apreciable en recursos itinerarios de la antigüedad como los vasos de Vicarello (derecha) o la Tabula Peutingeriana (izquierda) (Elaboración propia a través de fotografías de licencia libre).

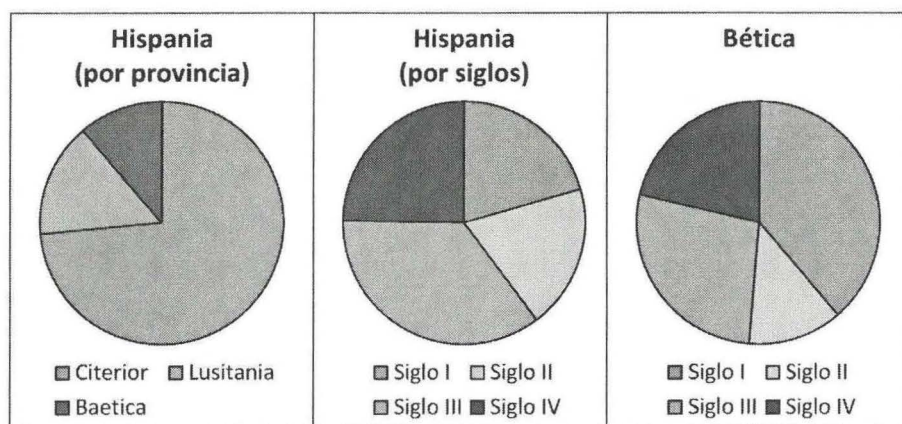


Figura 2. Comparativa estadística de los miliarios por siglo y provincia. (Elaboración propia)

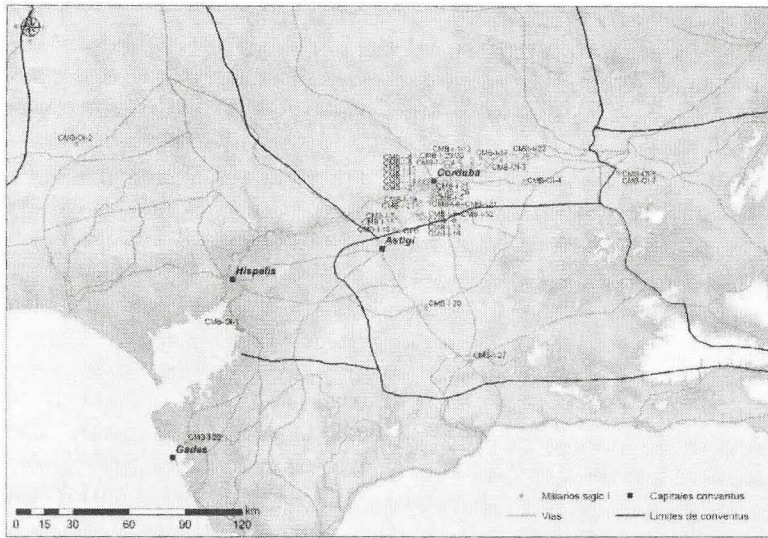


Figura 3. Miliarios del siglo I y otros epígrafes viarios. (Elaboración por María del Carmen Moreno Escobar y Sergio España Chamorro).

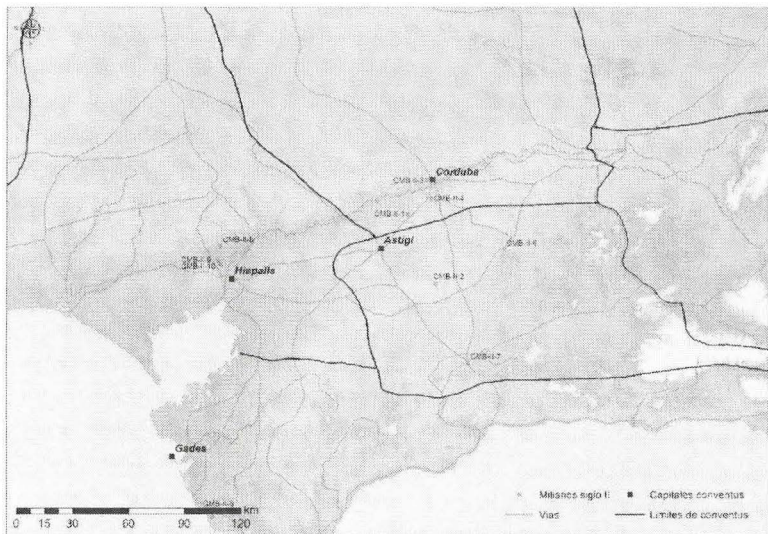


Figura 4. Miliarios del siglo II y otros epígrafes viarios. (Elaboración por María del Carmen Moreno Escobar y Sergio España Chamorro).