

CONTACTOS COMERCIALES ENTRE EL ALTO GUADALQUIVIR, EL VALLE MEDIO DEL BETIS Y LA ZONA COSTERA MALAGUEÑA DURANTE EL ALTO IMPERIO

Enrique Melchor Gil
Universidad de Córdoba

En este trabajo intentamos reconstruir la red de transporte y de comercialización de las producciones de Andalucía central durante el Imperio romano. Una parte de las producciones de la Bética (mineral, trigo, aceite, cerámica, mármol, etc.) debieron circular por las vías romanas que comunicaban el Alto Guadalquivir con *Corduba* y el puerto de *Malaca*, atravesando los territorios interiores.

In this paper we attempt to reconstruct the transport and trade network for products from central Andalusia during the Roman Empire. Part of the Baetican products (minerals, wheat, oil, pottery, marble, etc.) would have circulated along the roman routes linking the upper Guadalquivir river with *Corduba* and the harbour of *Malaca*, and which run through the internal regions of the province.

En este trabajo pretendemos analizar los intercambios comerciales que pudieron darse, durante los tres primeros siglos del Imperio, entre el Alto Guadalquivir, donde se encontraban ciudades de la importancia de *Castulo* y *Obulco*, el valle medio del Betis, donde se ubicaría *Corduba* y la zona costera de *Malaca*. Las cuatro ciudades citadas habían mantenido importantes relaciones comerciales durante la etapa republicana, cuando buena parte del mineral extraído en Sierra Morena

Oriental y Central pudo salir por el puerto de *Malaca*¹. Por otro lado, estas ciudades constituían los vértices de un gran territorio, dentro del cual quedaban integrados importantes municipios y colonias. Algunas de estas poblaciones alcanzaron un estatuto jurídico privilegiado en época de Cesar o de Augusto (*Corduba, Iptuci, Ucubi, Castulo, Iiturgi, Isturgi, Obulco, Sacili, Urgao, Ulia*), mientras que otras hubieron de esperar hasta el gran impulso municipalizador desarrollado por los emperadores Flavios (*Anticaria, Cisimbrium, Ipagram, Ipolcobulcula, Iponoba, Ipsca, Malaca, Osqua, Singilia Barba, Sosontigi*). Independientemente del estatuto jurídico alcanzado, muchas de estas comunidades, que se encontraban apartadas del *Baetis*, desarrollaron importantes actividades económicas y comerciales, utilizando para ello las principales vías terrestres de la región. Por tales vías serían comercializadas sus principales producciones (cereal, aceite, cerámica) y llegarían una serie de artículos demandados por las élites municipales (mármoles, esculturas), desarrollándose de esta forma un importante comercio interior al que intentaremos acercarnos utilizando los datos dispersos y fragmentarios que en la actualidad poseemos.

1. LA RED DE COMUNICACIONES

Las corrientes comerciales que se desarrollaron en este sector de la Hispania meridional estuvieron apoyadas en una amplia red de caminos terrestres y en la existencia de un curso fluvial que desde época imperial era navegable durante todo el año hasta *Corduba* y estacionalmente hasta las cercanías de *Castulo* (Cazlona), donde han aparecido restos de un muelle fluvial sobre el Guadalimar².

No es nuestra intención describir el trazado de las dos vías romanas que comunicaban *Corduba* con *Castulo*, ni la que enlazaba la capital de la Bética con *Malaca*³, pero si queremos detallar el recorrido de una antigua ruta que comunicaba directamente la zona minera del Alto Guadalquivir (*Castulo, Obulco*) con *Malaca*, atravesando el Sureste de la Campiña de Córdoba y los sistemas Subbéticos.

¹ Sobre el tema *vid.*, E. Melchor, "Red viaria y contactos comerciales entre el Alto Guadalquivir, el valle medio del Betis y la zona costera malagueña: la comercialización de los metales de Sierra Morena central y oriental", *II Encontro Peninsular de Numismática Antiga, Oporto, 1998* (en prensa).

² Sobre el tema *vid.*, P. Sillières, *Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale* (París 1990), 719-720; A. Fornell, "La navegabilidad en el curso alto del Guadalquivir en época romana", *Florentia Iliberritana* 8 (1997) 135-138. Ambos autores mantienen que el curso alto del Guadalquivir, entre *Corduba* y *Castulo*, pudo ser navegable para barcas ligeras desde octubre hasta mayo.

³ Un estudio detallado de las vías citadas puede encontrarse en P. Sillières, *op. cit.* n. 2, 289-303, 316-322, 412-420 y en E. Melchor Gil, "Comunicaciones terrestres entre Corduba y Castulo: su problemática", *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía. Córdoba, 1991*, vol. 3 (Córdoba 1994) 453-468; *idem*, "La red viaria romana de la campiña de Córdoba II: la vía Corduba-Anticaria", *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Vol. I (Madrid 1996) 37-49.

1.1. *La ruta Castulo-Malaca*

El trazado de este camino de origen prerromano aparece claramente marcado por la aparición, junto a él, de una serie de materiales arqueológicos prerromanos, como son las puntas de flecha orientalizantes⁴ (“de arpón y doble filo”), fechables en los siglos VII y VI, y la cerámica griega⁵, datable entre la sexta y la cuarta centuria. El camino también está jalonado por una serie de recintos fortificados ibéricos, que se concentran especialmente entre *Iptuci* e *Igabrum* (vid. infra), pero que continúan apareciendo hasta *Anticaria*. Aunque muchos de estos recintos formasen parte del sistema defensivo organizado en torno a los grandes *oppida* y facilitasen la explotación de sus territorios, creemos que otra de sus funciones fue la de controlar los caminos y el comercio que junto a ellos discurría, asegurando el transporte de mercancías entre las poblaciones de la costa y los grandes *oppida* ibéricos del interior.

Tras la conquista romana, la ruta *Castulo-Malaca* fue integrada en varias vías diferentes. La primera parte de su recorrido, entre *Castulo* y *Obulco* (Porcuna), pasó a formar parte de la vía conocida como *Item a Corduba Castulone* (It. Ant., 402.6 - 403.3) que hasta época Augustea era el camino más importante que comunicaba *Castulo* con *Corduba*⁶, pasando por *Illiturgi* (Cortijo de Maquiz, Mengíbar) y *Urgao* (Arjona, Jaén).

Desde Porcuna hasta *Iptuci* (Torreparedones, Baena, Córdoba) nuestra ruta sigue el trazado de la vía descrita por nosotros como vía *Obulco-Ulia-Astigi*⁷; y está flanqueada por una serie de recintos ibero-romanos, como Cerro Granadillo, Bermejala y El Adalid⁸. Poco antes de llegar a *Iptuci*, nuestra ruta se desvía hacia *Iponoba* (Cerro del Minguillar, Baena, Córdoba) utilizando otra antigua vía romana que en la actualidad recibe el nombre de “Camino de Metedores”⁹. Ésta, tras vadear el Guadajoz, se dirige a *Iponoba* y posteriormente a las inmediaciones de Monturque, pasando previa mente por los términos municipales de Zuheros, Doña Mencía y Cabra (Córdoba). El camino a lo largo de su recorrido continua estando jalonado por yacimientos ibero-romanos que nos confirman su antigüedad¹⁰.

⁴ Sobre la dispersión de las puntas de flecha orientalizantes por yacimientos situados junto a la ruta *Castulo-Malaca*, vid. E. Ferrer, “Algunas cuestiones sobre cronología y dispersión de las puntas de flechas orientalizantes en la Península Ibérica”, AAC 5 (1994) 33-60.

⁵ La dispersión de la cerámica griega nos confirma la existencia de una ruta comercial que partiendo de *Malaca* llegaba a la comarca antequerana, alcanzaba el término municipal de Lucena y desde allí se encaminaba a *Igabrum*, *Iponoba*, *Obulco* y *Castulo*. Sobre los hallazgos de cerámicas áticas a lo largo del camino vid., P. Rouillard, *Les grecs et la Peninsule Iberique du VIIIe au IVe siècle avant Jesus Christ* (París 1991) 777-788, 791, 800-821.

⁶ Un texto de Estrabón 3.4.9 nos indica que, durante la República, la antigua ruta que desde los Pirineos llegaba a *Corduba* y *Gades* utilizaba el camino conocido como *Item a Corduba Castulone*.

⁷ E. Melchor, *Vías romanas de la provincia de Córdoba* (Córdoba 1995) 139-143.

⁸ J. Serrano; J. A. Morena, *Arqueología inédita de Córdoba y Jaén* (Córdoba 1984) 159; J. Bernier et alii, *Nuevos yacimientos arqueológicos en Córdoba y Jaén* (Córdoba 1981) 31, 34 y 38.

⁹ Para una descripción detallada de esta vía vid., E. Melchor, *op.cit.*, n. 7, 144-148.

¹⁰ Término municipal de Baena: recintos ibero-romanos del Adalid, Palma Baja y El Castelar; término municipal de Zuheros: Poblado fortificado del Cerro Pavón; término municipal de Doña Men-

Poco después de pasar la población de Monturque, nuestra ruta se desvía hacia el Sur, en dirección a *Anticaria* (Antequera, Málaga), siguiendo el recorrido final de la vía *Corduba-Anticaria* (*It. Ant.*, 412.2 - 412.6). Desde *Anticaria* hasta *Malaca* existían dos rutas: una por *Aratispi* y otra por *Nescania*; la más antigua debió ser la segunda pues aprovechaba en buena parte de su recorrido el paso natural formado por el valle fluvial del río Guadalhorce.

Por la rutas *Castulo-Malaca* pudo salir buena parte de la producción minera de Sierra Morena Oriental durante el período republicano. Este camino era mucho más corto que el otro posible itinerario terrestre de salida del mineral hacia *Carthago Nova*¹¹. Por tanto, su utilización, buscando los puertos de embarque más cercanos, supondría ahorrar importantes cantidades de dinero a las arcas del estado o a los comerciantes privados dedicados a la compra de metales, pues una vez embarcado el metal su coste de transporte se reducía notablemente¹².

La vinculación de *Malaca* con las actividades relacionadas con el comercio y con la fundición de metales parece ponerse de manifiesto en las series monetales del siglo II a.C., donde aparece un Hephaistos-Vulcano con instrumentos de forja¹³. Esta divinidad habría asimilado a otra de origen púnico relacionada con la metalurgia (*Chusor*) y al ser elegida como emblema de la ciudad en sus monedas, parece estar haciendo referencia a la importancia de *Malaca* como puerto exportador de minerales de la Ulterior¹⁴.

Por otra parte, las monedas acuñadas en *Castulo* y *Obulco* aparecen con frecuencia a lo largo de la ruta *Castulo-Malaca*, confirmándonos la existencia de un itinerario terrestre por el que estas ciudades y sus habitantes entraron en contacto, transportando con sigilo ciertas cantidades de numerario de bronce¹⁵. La difusión de

cía: Asentamiento romano del Llano de Medina, recinto fortificado del Henazar, y fortificación del Laderón; término municipal de Cabra: Asentamientos romanos de Camarena, Pasada Valera, La Serna, y San Julián. Sobre estos yacimientos *vid.*, Bernier *et alii*, *op. cit.* n.8, 30, 33, 34, 46-47, 50- 51, 60-62, 87.

¹¹ Mientras que la ruta *Castulo-Carthago Nova* tenía una longitud de 303 millas romanas (= 448 Km.), la ruta *Castulo-Malaca* mediría aproximadamente unas 183 millas romanas (= 271 Km.). Por tanto, utilizar el puerto de *Malaca* como lugar de embarque del metal de Sierra Morena Oriental, supondría reducir en 120 millas (= 177 Km.) el transporte terrestre. La salida de los metales de Sierra Morena Oriental por el puerto de *Malaca* ya fue defendida por J. Fortea y J. Bernier, *Recintos y fortificaciones ibéricas en la Bética* (Salamanca 1970) 135; por P. Sáez "Metalurgia y comercio púnicos en Sierra Morena", *Homenaje al Prof. Dr. Hernández Díaz* (Sevilla 1982) 111-113 y recientemente por nosotros, E. Melchor, *op. cit.* n. 1.

¹² El transporte marítimo-fluvial era mucho más barato, rápido y seguro que el terrestre. Sobre los costes del transporte *vid.* P. Sillières, *op. cit.*, n. 2, 749-754; G. Chic, *Historia económica de la Bética en la época de Augusto* (Sevilla 1997) 61-62.

¹³ Series 2, 3 y 4 del período II, datables entre el 175/50 y el 100/91 a. C., según M. Campo y B. Mora, *Las monedas de Malaca* (Madrid 1995) 73-85 y 187-191.

¹⁴ Cfr. J. M. Blázquez, *Economía de la Hispania romana* (Bilbao 1978) 266; M. Campo; B. Mora, *op. cit.* n. 13, 79-80.

¹⁵ Las monedas de *Castulo* y *Obulco* aparecen con cierta frecuencia en la provincia de Málaga, distribuidas en diferentes yacimientos situados a lo largo del trazado de la vía *Corduba-Malaca*, que en esta parte de su recorrido tendría un trayecto común a la ruta *Castulo-Malaca*. Así, encontramos monedas de *Castulo* en Mollina, en *Anticaria*, a lo largo de la vía del Guadalhorce y en *Malaca*. La moneda

las monedas acuñadas en el Alto Guadalquivir, por la ruta señalada e incluso por diferentes distritos mineros de la *Hispania* meridional, podría explicarse por la existencia de una red de transporte dedicada a acercar los metales de Sierra Morena hasta los puntos de embarque. Como ya señalaron M. P. García-Bellido y A. Arévalo, la prosperidad de las ciudades de *Castulo* y *Obulco* debió de basarse en la comercialización del mineral obtenido en las minas de la zona¹⁶. En ambas poblaciones, que se encontraban muy cercanas a las minas y que contaban con unas élites municipales probablemente emparentadas¹⁷, debieron de existir abundantes muleros o carreteros dedicados a transportar el mineral desde la boca de mina o de fundición hasta su lugar de embarque para la exportación¹⁸. Puede incluso que el alto número de libertos y de *incolae* que aparecen en la epigrafía de *Obulco* pudieran dedicarse al comercio y al transporte de mercancías, actividades económicas en las que suelen encontrarse trabajando a estos grupos sociales. Los transportistas necesitarían abundante numerario para pagar las pequeñas transacciones realizadas durante sus desplazamientos a *Malaca*, donde el metal sería embarcado para la exportación, y junto a la moneda de plata llevarían bronces de *Castulo* y *Obulco*¹⁹. Por tanto, el transporte del metal del Alto Guadalquivir permitiría explicar la frecuencia de los hallazgos de moneda de *Castulo* y *Obulco* en la zona costera Malagueña.

de *Obulco* aparece en la comarca de Antequera, en la misma *Malaca* y a largo de la costa; igualmente es muy frecuente su reacuñación en el taller de *Acinipo*, adonde llegaría procedente de *Anticaria*. También aparece numerario de estas cecas en asentamientos rurales de la provincia de Córdoba que estaban situados junto a la ruta *Malaca-Castulo*. Es el caso de los yacimientos romanos de la Isla de la Moza, de los Pascillos, de la Herradora y de las Campiñuelas (Monturque, Córdoba), donde se han encontrado un conjunto de nueve monedas procedentes de *Obulco* y de *Castulo*. Sobre estos hallazgos vid. C. Gozalbes, *Las vías romanas de Málaga* (Málaga 1986) 259-269; B. Mora; D. Sedeño, "Referencias literarias sobre hallazgos de moneda Antigua en la provincia de Málaga", *Mainake* XI-XII (1989-90) 163-164; A. Arévalo, *Las monedas de Obulco* (Madrid 1993), publicación en microfichas. R. Gil Fernández, *Aportaciones al conocimiento de la época romana en Monturque (Córdoba) y su entorno a través de una colección numismática* (Córdoba 1996), publicación en microfichas. La moneda de *Malaca* también aparece en asentamientos situados junto a esta ruta, como *Anticaria* y Castro del Río. M. Campo; B. Mora, *op. cit.* n. 13, 165-167 y 177-179.

¹⁶ M. P. García-Bellido, *Las monedas de Castulo con escritura indígena. Historia numismática de una ciudad minera* (Barcelona 1982) 148; A. Arévalo, *op. cit.* n. 15, 346-347.

¹⁷ Los *Cornelii*, los *Valerii* y los *Porcii* fueron tres importantes familias que formaron parte de las élites municipales de *Castulo* y *Obulco*, que ocuparon magistraturas y sacerdocios, que realizaron actos de evergetismo y que frecuentemente recibieron honores municipales. Sobre las principales familias de estas ciudades vid., J. M. Blázquez; M. P. García-Gelabert, *Castulo, ciudad ibero-romana* (Madrid 1994) 515-524; P. Leal, *Obulco* (Écija 1995) 85-102.

¹⁸ Sobre la importancia del transporte de mercancías a lomos de animales de carga vid. P. Sillières, *op. cit.* n. 2, 747-749; G. Chic, "La miel y las bestias", *Habis* 28 (1997) 153-159.

¹⁹ Es de suponer que las redes de transporte aceptarían sin problemas el numerario acuñado por *Castulo* y *Obulco*, ciudades de gran proyección comercial que debieron ejercer cierto predominio económico en la zona del Alto y Medio Guadalquivir. Cfr. C. González Román, "Control romano y resistencia indígena en los orígenes de la Bética", *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía* (Córdoba 1994), 139-140.

1.2. *La transformación de la red de comunicaciones de Andalucía Central en época Augustea y su incidencia en el comercio*

En época augustea, la red de caminos republicana fue reorganizada y las principales rutas fueron dotadas de una serie de obras de infraestructura, así como de una superficie pavimentada que facilitase el tránsito de los viajeros. El viejo camino que comunicaba *Castulo* y *Corduba* quedó como secundario, pues fue desplazado en importancia por otro más corto que enlazaba ambas poblaciones pasando por *Epora*²⁰ (Montoro). La ruta *Castulo-Malaca* fue integrada en varias vías diferentes (vid. *supra*) y el camino *Corduba-Malaca* debió de dotarse de una estructura estable, convirtiéndose en una vía romana, dotada de pavimento y jalonada con miliarios.

No obstante, las principales novedades fueron la construcción de la vía Augusta, como principal arteria administrativa de la nueva provincia, y las obras que hicieron posible la navegación del Guadalquivir hasta las cercanías de *Castulo*, convirtiendo a este río en la principal arteria comercial de la Bética. En época republicana el *Baetis* era navegable sin problemas hasta *Ilipa* (Alcalá del Río), hasta donde llegaban barcos de mediano tamaño (Str. 3.2.3), pero aguas arriba de esta población la navegación fluvial era bastante dificultosa mientras no se realizasen obras de acondicionamiento del río, consistentes en la construcción de diques y presas²¹ o en la creación de canales (*fossae*) destinados a fijar el cauce del río y a crear caminos de sirga en las zonas donde la navegación podía ser problemática²².

Según señala el mismo Estrabón (3.2.3) la navegación por el Guadalquivir hasta *Corduba* era posible con barcas de río “que ahora se construyen con tablas bien ajustadas, mientras que antes eran hechas de un tronco solo”. Como ha destacado G. Chic, el geógrafo de Amasia estaba diferenciando claramente las condiciones de navegación que tenía el *Baetis* en su época, que permitían la llegada a *Corduba* de barcos realizados con piezas ensambladas (barcazas de ribera), de las existentes con anterioridad, cuando sólo era posible la navegación en piraguas construidas a partir de un único tronco. Como Estrabón escribe a finales del siglo

²⁰ Sobre la importancia y evolución histórica de los caminos *Item a Corduba Castulone* (It. Ant., 402.6 - 403.3) y *Alio Itinere a Corduba Castulone* (It. Ant., 403.4 - 404.1) vid. E. Melchor, *op. cit.* (1994) n. 3, 453-468.

²¹ G. E. Bonsor, *The archeological expedition along the Guadalquivir, 1889-1901* (Nueva York 1931, trad. castellana: Ecija 1989) 64 y ss.; G. Chic, *La navegación por el Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla en época romana* (Écija 1990) 29-42. Ambos autores creen que se empleó el mismo sistema que el descrito por Plinio en el río Tiber (N.H. 3.9.1), consistente en la construcción de presas, que creaban balsas de agua, y de portillos que permitían el paso de un embalse a otro. En contra de la existencia de este tipo de obras se ha manifestado P. Sillières, *op. cit.* n. 2, 722-723, que considera que tales obras no eran necesarias para la navegación fluvial aguas abajo de la confluencia del *Baetis* con el *Singilis*.

²² J. Remesal, “Sextus Iulius Possessor en la Bética”, *Anejos de Gerión* III (1991) 289-295, defiende la existencia de estos canales y cree que los restos catalogados por otros autores como diques y presas romanos, son construcciones de época medieval.

I a.C., las obras que facilitaron la navegación por el Baetis debieron realizarse durante los últimos decenios de este siglo, coincidiendo con la gran labor colonizadora desarrollada por Augusto²³.

Desde época Augustea, la navegación fluvial pudo realizarse durante todo el año hasta *Corduba* y estacionalmente hasta las cercanías de *Castulo*. Por tanto, desde los últimos decenios del siglo I a.C., este eje fluvial debió convertirse en la principal arteria de salida de los metales de Sierra Morena Central y Oriental. Los minerales extraídos en Sierra Morena serían acercados a lomos de animal hasta los diferentes puertos fluviales del río, donde se embarcarían con destino a Roma o a otra parte del Imperio. A partir de este momento, el recorrido terrestre del mineral será mucho más pequeño y la red viaria buscará enlazar los centros productores de mineral con los puntos de embarque, actuando como instrumento de drenaje de la producción minera. Evidentemente, la distancia real recorrida por el mineral era más larga que si se hubiese optado por el puerto de *Carthago Nova*, pero hemos de tener en cuenta que el transporte fluvial y marítimo era más rápido que el terrestre y permitía desplazar en un viaje gran cantidad de mercancías, lo que repercutía en un abaratamiento de los costes originados por el acarreo de los productos comercializados²⁴.

En recientes trabajos el profesor C. Domergue ha estudiado una serie de lingotes de plomo encontrados en pecios que procedían del Sur Peninsular (Sud-Perduto 2, Cabrera 4, Cabrera 5 y Lavezzi 1), intentando reconstruir el proceso de comercialización del plomo de Sierra Morena²⁵. Algunos de los lingotes encontrados llevan perforaciones que debieron ser hechas cuando, por motivos de seguridad, los sujetaron con clavos al suelo de las barcazas o de las balsas que los transportaban por el *Baetis*. Gracias a los datos proporcionados por las estampillas de fundición, por los sellos impresos y por los graffiti incisos en los lingotes, C. Domergue reconstruye de la siguiente forma el esquema de comercialización del plomo de Sierra Morena²⁶:

En primer lugar, los lingotes eran recogidos por mayoristas que recorrían los lugares de producción, se marcaban con su nombre y se transportaban a un puerto fluvial del Betis. A continuación, los lingotes se cargaban en barcazas fluviales y se llevaban hasta *Hispalis*, donde llegaban los grandes barcos de navegación marítima. Por último, los lingotes eran tomados por *negotiatores* que los marcaban con su nombre, los cargaban en sus barcos y los transportaban con destino a Italia.

²³ G. Chic, *op. cit.* n. 12, 66-71; *idem, op. cit.* n. 21, 42.

²⁴ A. Deman, "Reflexions sur la navigation fluviale dans l'antiquité romaine", *Histoire économique de l'Antiquité* (Lovaina 1987) 81-83, establece una proporción de costes entre río y carretera de 1/7 para el trigo, de 1/9 para el vino y de 1/20 para la piedra arenisca de construcción.

²⁵ C. Domergue, "Production et commerce des métaux dans le monde romain: l'exemple des métaux hispaniques d'après l'épigraphie des lingots", *Epigrafia della Produzione e della Distribuzione* (Roma 1994) 73-78.

²⁶ C. Domergue, *op. cit.* n. 25, 75.

Aunque desconocemos en que sector concreto fueron producidos estos lingotes de plomo, creemos que el mismo esquema de comercialización debió darse para el metal obtenido en las diferentes zonas de Sierra Morena (Central y Oriental); también pensamos que esta estructura comercial debió servir para exportar los otros metales extraídos en Sierra Morena. Según C. Domergue, al Guadalquivir también llegó el metal procedente de regiones más apartadas, como los lingotes de estaño encontrados en algunos pecios que transportaban plomo de la Bética. Este metal pudo ser comprado por mayoristas que recorrían los cotos mineros y acercado al *Baetis* para ser comercializado. Por último, señalar que todos los pecios en los que aparecieron los lingotes estudiados por Domergue se fechan en época augustea o en el primer cuarto del siglo I d.C., confirmándonos que en este período el transporte fluvial por el Guadalquivir se desarrollaba de forma intensa.

2. PRODUCTOS COMERCIALIZADOS POR LA RED VIARIA DE ANDALUCÍA CENTRAL DURANTE EL ALTO IMPERIO

Toda la red comercial que enlazaba el Alto Guadalquivir con el valle medio del Betis y con la costa malagueña debió de mantenerse durante el Alto Imperio, pues si bien el mineral ya era embarcado desde las cercanías del lugar de producción, otra serie de artículos tuvieron que circular por la red de vías que unían *Corduba*, *Castulo* y *Malaca*.

Cereales

Como han señalado diversos autores, los precios de los productos agrícolas transportados a lomos de animal o en carro durante un trayecto de cien millas, podían verse incrementados entre un 50% y un 150% de su valor, lo que hacía inviable su comercialización a larga distancia, salvo que esta se realizase en barco²⁷. No obstante, el cereal recogido en concepto de pago de los tributos a Roma (*vicesima* y *frumentum mancipale*) si debió circular por las vías que estudiamos, al menos hasta llegar a los posibles puntos de embarque²⁸.

Por otra parte, la aparición de campos de silos que se sitúan junto al recorrido de caminos romanos, como las vías *Corduba-Malaca* o *Corduba-Ategua*, parecen indicar que parte de la producción almacenada pudo ser vendida en los mercados locales más cercanos. Sólo así se explica que encontremos campos de silos como el del Cortijo Nuevo de la Silera (término municipal de Córdoba), situado junto a

²⁷ P. Sillières, *op. cit.* n. 2, 751-752; G. Chic, *op. cit.* n. 12, 61-72.

²⁸ Conocemos puertos hispanos, como el de *Gades*, que estuvieron vinculados al comercio de cereales: Así, en un momento de carestía los gaditanos enviaron gran cantidad de trigo a Roma (Cic., *Balb.* 40). Sobre el pago de impuestos en especie y sobre la contribución de grano de la Bética para abastecer la *annona de Roma* vid., P. Sáez, *Agricultura romana de la Bética I* (Écija 1987) 124-132.

la vía *Corduba-Malaca*, que tenía una capacidad para almacenar más de 530.000 kilogramos de cereal²⁹.

Autores como R. Corzo relacionan la atención prestada en el siglo III d.C. a la vía *Astigi-Malaca* con una posible dedicación del puerto malacitano a la exportación de cereal de la Bética³⁰. Nosotros, sin atrevernos a detallar tanto, creemos que la especial dedicación a esta vía por parte de emperadores como Maximino, Treboniano Gallo y Volusiano o Diocleciano y Maximiano³¹, debe relacionarse con cuestiones económicas, aunque somos incapaces de precisar más con los datos que actualmente poseemos. No obstante, si podemos señalar que, durante el siglo III, se aprecia una mayor preocupación por las vías que atravesaban importantes zonas cerealistas: así, en el *Itinerario Antonino*, realizado hacia el 280 d.C., se recoge el viejo y casi olvidado camino que comunicaba *Corduba* con *Castulo* pasando por la fértil comarca triguera de *Obulco*; o en la zona de *Ategua*, conocida por su importante producción de trigo (D.C. 43.33), ha aparecido un nuevo miliario de Treboniano Gallo y de Volusiano³² que parece mostrar la preocupación por mantener en buen estado la vía *Corduba-Ategua-Iliberris*, también conocida como “vereda de Granada”.

Cerámica

* *Terra sigillata* hispánica de Andújar

Los talleres de *terra sigillata* hispánica de Andújar (*Isturgi*) desarrollaron una importante producción cerámica entre mediados del siglo I y mediados del siglo II d.C. Su producción de T.S.H., de paredes finas y de lucernas “tipo Andujar” fue comercializada en la Bética, en las otras provincias hispanas y en el Norte de África³³. En la Bética no sólo encontramos esta cerámica en asentamientos próximos al Guadalquivir, sino también en otros muy alejados de las vías fluviales o marítimas, aunque ubicados junto a importantes vías de comunicación terrestres. Así, aparece T.S.H. de Andújar en una serie de yacimientos situados junto a la vieja ruta que unía *Castulo* y *Obulco* con *Malaca*, especialmente en el tramo comprendido entre el Alto Guadalquivir y la Campiña de Córdoba: concretamente encontramos T.S.H. de Andújar, en *Obulco*, *Iptuci*, *Iponoba*, en el recinto de Plaza de Armas (Nueva Carteya, Córdoba) y en el posible municipio flavio que se ubicó en Mon-

²⁹ Sobre estos campos de silos de la Campiña de Córdoba *vid.*, P. J. Lacort, “Cereales en Hispania Ulterior: silos de época ibero-romana en la Campiña de Córdoba”, *Habis* 16 (1985) 364-371.

³⁰ R. Corzo; M. Toscano, *Las vías romanas de Andalucía* (Sevilla 1992) 155.

³¹ Los miliarios Béticos del siglo III se concentran fundamentalmente en las vías *Augusta* y *Astigi-Malaca*, como señala A. Cepas, *Crisis y continuidad en la Hispania del siglo III, Anejos de AEspA XVII* (1997) 69-80. P. Sillières, *op. cit.* n. 2, recoge varios miliarios del siglo III pertenecientes a la vía *Astigi-Malaca*: n.º 71, 74, 84 y 98 de su catálogo.

³² E. Melchor, J. I. Cano, A. U. Stylow, “El camino de Corduba a Ategua: nuevos hallazgos de infraestructura viaria romana en la provincia de Córdoba” *AAC* 8 (1997) 161-180.

³³ M. Roca, *Sigillata Hispánica producida en Andújar* (Jaén, 1976) 103-105.

turque³⁴. Desde *Iponoba* la T.S.H. de Andújar continuaba su difusión en dirección al valle medio del Genil y se esparcía por todo el Sureste de la provincia de Córdoba, como prueban los trabajos de C. Márquez³⁵. Esta ruta de distribución también pudo ser utilizada para la comercialización de lucernas “derivadas de la Dressel 3” (=tipo Andújar) que han aparecido en Porcuna (*Obulco*), Baena, Nueva Cartea y Cabra³⁶ (*Igabrum*). Todos los hallazgos mencionados nos confirman la existencia de una ruta comercial que utilizó el antiguo camino que unía *Malaca* y *Castulo*, pasando por las campiñas de Córdoba y Jaén.

* *Terra sigillata* hispánica de la provincia de Málaga.

Durante la década de los ochenta han aparecido varios centros productores de *terra sigillata* hispánica en la provincia de Málaga; concretamente en Antequera (*Anticaria*), en la finca del Castellón (*Singilia Barba*), en Alameda y en la finca de “La Fábrica”, término municipal de Teba³⁷. Todos ellos desarrollaron su producción en la segunda mitad del siglo I y en los primeros años del siglo II, fabricando formas cerámicas con decoraciones y pastas bastante parecidas a las de Andújar; de hecho, sabemos que *Titus Oppius* fabricó moldes y vasos tanto en Andújar como en *Singilia Barba*³⁸.

Los cuatro talleres, de la provincia de Málaga, se encuentran vinculados a antiguos núcleos de población y están bien comunicados con la vía *Corduba-Malaca*, por encontrarse junto a ella o por situarse junto a otros caminos romanos que incidían transversalmente sobre la mencionada vía³⁹. Para E. Serrano, la mayor parte de la producción de estos talleres iría destinada a aprovisionar los mercados cercanos, ya que cada ciudad tendría su propio alfar que la abastecería de vajilla de mesa, de cerámica común y de ladrillos⁴⁰; no obstante, la *terra sigillata* sí pudo tener una distribución algo más lejana: así, en *Anticaria* ha aparecido T.S.H. fabricada en los talleres de Teba y Alameda, que se encontraban a unos 32 y 24 Km.

³⁴ Sobre los yacimientos citados en los que aparece T.S.H. de Andujar *vid.* E. Serrano, “En torno a la difusión peninsular de la sigillata hispánica producida en Andujar”, *RSF* XLVI (1980) 65-81; *idem*, “Dispersión de la Sigillata Hispánica fabricada en los talleres de la Bética”, *Boletín del Museo Arqueológico Nacional* I, 2 (1983) 152-153; P. Lacort, *Monturque en la época romana* (Córdoba 1993) 86-87.

³⁵ C. Márquez, “Terra Sigillata Hispánica del Museo Local de Doña Mencía (Córdoba)”, *AEspA* 61 (1988) 249-274, estudia la cerámica de superficie aparecida en sesenta y tres yacimientos del Sureste de la provincia de Córdoba y en casi todos ellos se encuentran fragmentos de T.S.H. de Andujar. Una veintena de estos asentamientos aparecen siguiendo el trazado del camino de Metedores, que es el nombre dado al tramo central de la ruta *Castulo-Malaca*.

³⁶ D. Bernal, “Una pieza excepcional del Museo Nazionale de Roma y el problema de las lucernas tipo Andújar”, *Espacio, Tiempo y Forma, Historia Antigua*, 6 (1993) 216-217.

³⁷ Sobre el tema *vid.*, E. Serrano, “Centros de producción de Terra Sigillata localizados en la provincia de Málaga”, *Actas del XIV Congreso Internacional de Arqueología Clásica* (Tarragona 1994) vol. II, 390-392; *idem*, “La producción cerámica de los talleres romanos de la depresión de Antequera”, *Figlinae Malacitanae* (Málaga 1997) 218-232.

³⁸ E. Serrano, *op. cit.* (1994) n. 37, 391.

³⁹ Vías VIII.a; VI.a.2; y XI de las estudiadas por C. Gozalbes *op. cit.* n. 15.

⁴⁰ E. Serrano, *op. cit.* (1997) n. 37, 219 y 224.

respectivamente; igualmente, T.S.H. de Alameda también aparece en yacimientos del Sureste de la provincia de Córdoba⁴¹.

Anticaria fue en la Antigüedad un importante nudo viario, donde se cruzaban las vías que comunicaban *Malaca* con *Astigi* y con *Corduba*. Sobre esta ciudad también incidían otros caminos transversales que, procedentes de *Acinipo* o de *Arunda*, se dirigían a *Iliberris*⁴². Gracias a esta buena red de comunicaciones, los talleres de T.S.H. pudieron comercializar parte de su producción no sólo en la Vega de Antequera, sino también en las cercanas campiñas de Córdoba o Sevilla, e incluso en la zona costera malagueña, que se encontraba a unos treinta y cinco kilómetros: a modo de ejemplo podemos señalar que T.S.H. de *Anticaria* se ha encontrado en la villa romana de Sabinilla, situada en Benalmádena⁴³.

* *Terra sigillata* hispánica de la Rioja y lucernas “derivadas de la Dressel 3”.

En este apartado incluimos dos producciones totalmente distintas que pudieron ser comercializadas siguiendo el recorrido de la vía *Corduba-Malaca*. La cerámica de La Rioja llegaría por mar hasta *Malaca* o por el Bétis hasta *Corduba* y desde estas dos ciudades se integraría en los circuitos comerciales terrestres.

Por otra parte, los trabajos de D. Bernal nos confirman que uno de los principales centros productores de lucernas “derivadas de la Dressel 3” (=tipo Andújar) fue la ciudad de *Corduba*; mientras que la distribución espacial de los hallazgos de estas lucernas nos muestra la existencia de una ruta comercial que saliendo de la capital de la Bética atravesaba la campiña de Córdoba, pasando por Espejo y Montilla⁴⁴. Puede que la difusión de las lucernas continuase con dirección Sur como parecen señalar los hallazgos de *Singilia Barba* y *Malaca*, aunque al conocer la vinculación de los talleres de *Singilia* con los de Andújar, no sería de extrañar la existencia de una producción local de lucernas en la Vega de Antequera.

El estudio de los hallazgos cerámicos del Sureste de la provincia de Córdoba nos muestra que en esta comarca se comercializó fundamentalmente T.S.H. de Andújar, pero también importantes cantidades de cerámica procedente de La Rioja y un porcentaje significativo de los alfares de Alameda. La distancia entre Alameda y la zona estudiada, que se centra en los territorios de las ciudades de *Iponoba*, *Ucubi* e *Igabrum*, puede oscilar entre 34 (*Igabrum*) y 54 Kilómetros (*Iponoba*, *Ucubi*). La cerámica de La Rioja podría comercializarse desde *Corduba* y soportaría un transporte terrestre que también oscilaba entre 30 (*Ucubi*) y 54 kilómetros (*Iponoba* e *Igabrum*). Curiosamente, la cerámica más difundida en esta comarca tuvo que soportar transportes terrestres comprendidos entre 58 y 75 kilómetros (XXXIX y LI millas romanas respectivamente) para llegar a *Iponoba* e *Igabrum*, lo que suponía

⁴¹ Yacimientos nº 14, 36, 41, 44, 47, 48, 54 y 61 de los citados por C. Márquez, *op. cit.* n. 35.

⁴² Cfr. C. Gozalbes, *op. cit.* n. 15, ramales viarios nº III, IV, VI, VIII, IX, X y XI.

⁴³ R. Atencia; E. Serrano, “El taller Antikariense de terra sigillata hispánica”, *Figlinae Malacitanae* (Málaga 1997) 186-187.

⁴⁴ Sobre los yacimientos citados en los que aparecen lucernas “tipo Andújar”, *vid.* D. Bernal, *op. cit.* n. 36, 207-220.

afrontar viajes algo más largos, con lo que ello implicaba de encarecimiento final del producto⁴⁵. Probablemente el límite de la rentabilidad en la venta de cerámica estaría en torno a las 50 o 60 millas de transporte terrestre y esto explicaría que empresarios ceramistas de *Isturgi*, como *Titus Oppius*, abriesen nuevos talleres en *Singilia Barba*, con el fin de poder abastecer a mercados más alejados. Como ya señalamos, las poblaciones de la comarca antequerana exportaron *terra sigillata*, pero también debieron ser receptoras de producciones cerámicas de La Rioja, que llegarían por vía terrestre, procedentes del puerto de *Malaca*.

Mármoles

Normalmente, las ciudades contaban con canteras cercanas que eran explotadas para realizar las principales construcciones públicas locales. Sin embargo, para la ornamentación marmórea se podía recurrir a traer este material desde grandes distancias, especialmente si las canteras se encontraban cercanas a alguna vía de agua que fuese navegable. El transporte terrestre del mármol era bastante costoso, pues el precio de este material no era muy elevado en relación a su peso⁴⁶.

Pese a estos inconvenientes, los mármoles explotados en las actuales provincias de Córdoba y Málaga fueron transportados a lo largo de las principales vías de la región: el mármol blanco de la sierra de Mijas circuló en el tramo de camino comprendido entre *Malaca* y *Singilia Barba*, utilizando la vía romana que discurría junto al río Guadalhorce. Prueba de ello son los hallazgos de este mármol en *Malaca Nescania* y *Singilia Barba*⁴⁷. Este mármol también llegó al Sureste de la provincia de Córdoba, aunque no como material de construcción sino como soporte de bellas esculturas, lo que habría incrementado notablemente su valor en proporción con el peso a transportar⁴⁸.

El llamado "mármol rojo de Cabra (*Igabrum*) circuló en la zona central del camino que unía *Corduba* y *Castulo*; concretamente encontramos inscripciones realizadas sobre mármol de Cabra en *Iponoba* (Cerro del Minguillar, Baena), *Igabrum*, *Lucena* y *Anticaria*⁴⁹. Por otra ruta distinta, probablemente por la vía *Corduba-Iliberris*, este mármol también llegó a *Ipsca* (Cortijo de Iscar, Baena) y a *Corduba*.

Los mármoles de Cabra y de la Sierra de Mijas aparecen utilizados en numerosas esculturas que ornamentaron la villa del Ruedo (Almedinilla, Córdoba), don-

⁴⁵ P. Sillières, *op. cit.* n. 2, 764, calcula que el precio de la cerámica aumentaba un 10% en cada diez millas de transporte.

⁴⁶ Según P. Sillières, *op. cit.* n. 2, 761-763, transportar seis pies cúbicos de mármol en una carreta, durante cien millas, supondría elevar su precio un 133%.

⁴⁷ M. Loza; J. Beltrán, *La explotación de mármol blanco de la Sierra de Mijas en época romana* (Barcelona 1990).

⁴⁸ Como señala P. Pensabene, "Osservazioni sulla diffusione dei marmi e sul loro prezzo nella Roma imperiale", *Dialoghi di Archeologia* 1, Terza Serie, (1983) 58-62, lo que encarecía el precio de una estatua no era el material, sino el trabajo del escultor.

⁴⁹ L. Segura, *La ciudad Ibero-romana de Igabrum (Cabra, Córdoba)* (Córdoba 1988) 119-130; M. Cisneros, *Mármoles hispanos: su empleo en la Hispania romana* (Zaragoza 1988) 73-74.

de se han encontrado los restos de una colección reunida por los dueños de la casa. En esta villa situada en la Subbética aparecen varias estatuas hechas con mármol de la Sierra de Mijas y de Cabra⁵⁰, que tuvieron que llegar aprovechando el trazo de la ruta *Malaca-Anticaria-Iponoba-Castulo*. Una vez en *Iponoba* las estatuas serían trasladadas por la vía *Corduba-Iliberris* hasta alcanzar las inmediaciones de la villa del ruedo. También desde los puertos de *Corduba* o *Malaca* tuvieron que llegar las otras estatuas de la villa que fueron realizadas con mármol pentélico. Aunque sólo tenemos un ejemplo bien estudiado, se puede apreciar como las obras de arte circularon por las vías terrestres de la Bética, pues su alto valor y la demanda existente entre las élites de la provincia lo hicieron posible.

Las canteras de caliza blanca de Antequera también fueron explotadas en época imperial y tenemos documentada su exportación a *Hispalis* e *Italica*⁵¹. Su producción para el exterior pudo salir con dirección al puerto de *Malaca*, aunque buena parte de la piedra extraída se destinaría a abastecer a las ciudades cercanas⁵².

Aceite

Al puerto de *Malaca* llegaría parte del aceite producido en la comarca de Antequera⁵³, desde donde sería comercializado, posiblemente junto con el producido en las vegas cercanas a la ciudad. Las exportaciones aceiteras desde el puerto de *Malaca* parecen confirmarse por la presencia de *diffusores olearii* en lugares próximos a la costa malagueña como *Barbesula*⁵⁴ o *Cartima*⁵⁵; por la aparición del nombre de *Malaca* como control fiscal aceitero en *tituli picti* del Testaccio⁵⁶ y por

⁵⁰ D. Vaquerizo; J. M. Noguera, *La villa de El Ruedo, Almedinilla (Córdoba). Decoración escultórica e interpretación* (Murcia 1997). Estatuas hechas con mármol de la Sierra de Mijas: nº 2, 3, 4, 5, 10, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24 del catálogo; estatuas hechas con mármol de Cabra: nº 8 y 9 del catálogo.

⁵¹ A. Canto, "Avances sobre la explotación del mármol en la España romana", *AEspA* 50-51 (1977-78) 181-182.

⁵² M. Cisneros, "Sobre la explotación de calizas en el Sur de España en época romana: canteras de Gádor (Almería), Atarfe (Granada), Antequera (Málaga) y Cabra (Córdoba)", *Caesaraugusta* 66-67, (1989-90) 128-132 y 136-137.

⁵³ La producción de aceite en la comarca antequerana debió de ser bastante importante, como nos confirman los trabajos de: R. Atencia, "El poblamiento antiguo en la Depresión de Antequera", *II Congreso Andaluz de Estudios Clásicos* (Málaga 1987) 205-229; M. Carrilero y B. Nieto, "La depresión natural de Ronda en la Bética romana: paisaje agrario y estructura social en el Alto Imperio", *La sociedad de la Bética. Contribuciones para su estudio* (Granada 1994) 51-73.

⁵⁴ Aquí encontramos a *C. Iulius Alfius Theseus*, que levantó una estatua de 100 libras de plata a Juno Augusta. J. González, *Inscripciones romanas de la provincia de Cádiz* (Cádiz 1982) nº80, 55-57. Este evergeta también aparece como *diffusor olearii* de la Bética en algunos *tituli picti* del Testaccio, fechables en el 154. G. Chic, "Producción y comercio en la zona costera de Málaga en el mundo romano en época Altoimperial", *Historia Antigua de Málaga y su provincia* (Málaga 1996) 247.

⁵⁵ Aquí encontramos a la sacerdotisa perpetua *Iunia Rustica*, casada con *C. Fabius Fabianus* (*CIL* II, 1956). Como señala G. Chic, *op. cit.* n. 54, 261, tanto los *Iunii* como los *Fabii* son dos familias que aparecen vinculadas al comercio del aceite con Roma.

⁵⁶ *CIL* XV, 4203, con productor *Mettius Pinitus* y comerciante aceitero *C. Ivlivs Lanciscvs*. G. Chic, *Epigrafía Anfórica de la Bética, II* (Sevilla 1998) 29.

la fabricación de ánforas olearias Dressel 20 en los alfares de Puente Carranque y Carretería⁵⁷, situados en la misma ciudad.

Si aceptamos que los productores de aceite béticos se vieron afectados por una Ley olearia de época Hadrianea que obligaba a vender una parte de la producción al Estado⁵⁸, también admitiremos que la producción aceitera de la Vega de Antequera tuvo que estar igualmente sometida a la misma *lex olearia*. Por tanto, parte del aceite antequerano tuvo que salir en odres y a lomos de animales de carga hasta llegar al puerto de *Malaca*, que era el punto de embarque más cercano al lugar de producción. Una vez en la ciudad, el aceite se trasvasaría a las ánforas olearias y se embarcaría para su exportación⁵⁹. El aceite producido en la provincia de Málaga continuaría siendo exportado durante el Bajo Imperio, como parece indicarlo la fabricación de ánforas olearias Dressel 23 en el alfar de la Huerta del Rincón⁶⁰ (Torremolinos); no obstante, su volumen tuvo que ser bastante inferior al de época Altoimperial.

Una inscripción griega aparecida en *Malaca* (IG XIV, 2540) hace referencia a una posible corporación de comerciantes orientales que estarían dedicados al comercio marítimo y que erigieron una inscripción a su patrono y presidente *T. Clodius Iulianus*⁶¹. Aunque tradicionalmente se les relacionó con el comercio del *garum* o de metales de Sierra Morena, más recientemente se les ha vinculado a la importación de vino del Egeo y a la exportación de aceite Bético al Mediterráneo Oriental⁶².

Salazones

Malaca también desarrolló una importante producción de salsas, salazones y de envases cerámicos. No es nuestra intención analizar en profundidad el comercio de las salazones y salsas saladas, pues esta industria se desarrolló fundamen-

⁵⁷ A. López Málex, "Malaca romana (yacimientos inéditos)", *Malaka* 4 (1971) 57-58. En el alfar de Huerta del Rincón (Torremolinos) también se constata la producción de ánforas Dressel 20, como señalan A. Baldomero *et alii*, "El alfar romano de la Huerta del Rincón: síntesis tipológica y momentos de producción", *Figlinae Malacitanae* (Málaga 1997) 153-155. Otros testimonios de alfares costeros donde se fabricaron Dressel 20 son recogidos por G. Chic, *op. cit.* n. 54, p. 256. Según D. Bernal, "Las producciones anfóricas del Bajo Imperio y de la Antigüedad Tardía en Málaga: Estado actual de la investigación e hipótesis de trabajo", *Figlinae Malacitanae* (Málaga 1997) 240, estas ánforas aceiteras fueron fabricadas en la costa malagueña, pues sus pastas presentan unas características macroscópicas diferentes a las elaboradas en las *figlinae* del valle del Guadalquivir.

⁵⁸ Como defiende G. Chic, *op. cit.* n. 56, 57-64.

⁵⁹ Este sistema de transporte ya fue propuesto por M. Ponsich, *Implantation rurale antique sur le Bas-Guadalquivir III* (Madrid 1987) 12-13, para explicar la salida del aceite producido en zonas del Alto Guadalquivir.

⁶⁰ D. Bernal, *op. cit.* n. 57, 240. La Dressel 23 fue la heredera de la D. 20 desde fines del siglo III. Las ánforas fueron los contenedores preferidos para la exportación aceitera, mientras que para el transporte interior y el comercio local se emplearían los odres, que eran menos pesados y más fáciles de acarrear.

⁶¹ A. D'Ors, *Epigrafía jurídica de la España Romana* (Madrid 1953) 395.

⁶² G. Chic, *op. cit.* n. 54, 264-265.

talmente en la bahía malacitana⁶³. No obstante, el alfar altoimperial de Colmenar, que estaba dedicado a la fabricación de ánforas salsarias, se ubica varios kilómetros aguas arriba del Guadalhorce, confirmándonos la navegabilidad de este río, probablemente hasta *Cartima*⁶⁴. Aunque la prosperidad de esta industria se fundamentó en la exportación vía marítima, parte de la producción de salazones debió ser comercializada en la comarca malagueña y en la vega de Antequera utilizando para ello la red de vías terrestres y empleándose para su transporte toneles de madera⁶⁵. Otras partes de la Bética pudieron ser abastecidas de salazones por *Gades*, aprovechando la red de transporte fluvial establecida por los ríos Guadalquivir, Genil y Guadalimar⁶⁶.

Se conocen varios epígrafes relativos al comercio de salsas y salazones, entre los que podemos destacar la inscripción funeraria de *Publius Clodius Athenius* (*CIL* VI, 2, 9677) *negotians salsarius* del siglo I d.C. que llegó a presidir una corporación de *negotiatores* malacitanos dedicada a comerciar con Roma. Athenio también aparece participando en un homenaje estatuario que realizaron los malacitanos a *Valeria Lucilla* esposa del *Procurator Hispaniae Ulterior Baeticae* (*CIL* II, 1970 y 1971). Estos epígrafes del siglo II nos confirman la importancia comercial de *Malaca* y su puerto durante el Alto Imperio. La ciudad llegó a contar con una oficina para el pago del *portorium* y con potentes corporaciones de comerciantes que no sólo negociaron con Roma, sino también con las principales poblaciones del Norte de Africa y con el Mediterráneo Oriental⁶⁷. *Malaca* se convirtió en un importante centro exportador y redistribuidor de mercancías procedentes de la Hispania meridional⁶⁸, pues hasta su puerto llegaban productos del interior de la

⁶³ Sobre la fabricación de salazones y de envases anfóricos para ellas en *Malaca* *vid.*, M. P. Corrales, "Salazones en la provincia de Málaga: una aproximación a su estudio", *Mainake* XV-XVI, (1993-94) 254-256; B. Mora; P. Corrales, "Establecimientos salsarios y producciones anfóricas en los territorios malacitanos", *Figlinae Malacitanae* (Málaga 1997) 27-59; J. Beltrán; M^a. L. Loza, "Producción anfórica y paisaje costero en el ámbito de la Malaca romana durante el Alto Imperio", *Figlinae Malacitanae* (Málaga 1997) 107-146; J. A. Rambla; J. Mayorga, "Hornos de época altoimperial en calle Carretera", *Figlinae Malacitanae* (Málaga 1997) 61-78.

⁶⁴ A. López Mála, *op. cit.* n. 57, 56; S. L. Spaar, *The ports of Roman Baetica. A study of provincial harbors and their function from an historical and archaeological perspective* (Ann Arbor 1983) 164 y 167.

⁶⁵ Agradecemos la información al Profesor Genaro Chic, quien recientemente ha dedicado parte de uno de sus trabajos a estudiar la producción de salazones y salsas saladas en la zona costera de Málaga. G. Chic, *op. cit.* n. 54, 256-262.

⁶⁶ Testimonio de esta red de comercialización de salazones y salsas de pescado son una serie de ánforas Beltrán II B, con *tituli picti*, que aparecieron en *Astigi*, empleadas en la cimentación del muro de una casa. Según I. Rodríguez Temiño, "Hallazgos de dos ánforas con *tituli picti* en Écija (Sevilla)", *AEspA* 63 (1990) 293-295, esta casa pudo pertenecer a un importador de salsas saladas y salazones, que traería las ánforas hasta *Astigi* aprovechando la red de transporte fluvial existente en el Genil.

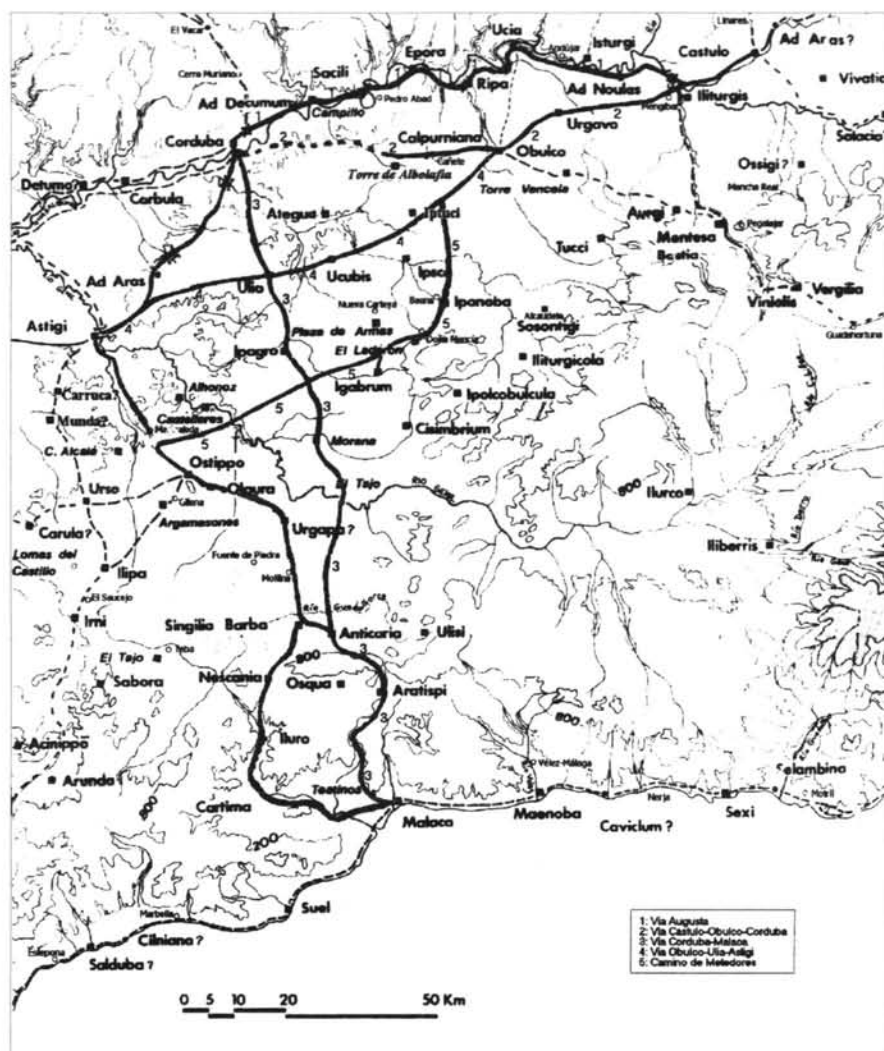
⁶⁷ Sobre el tema *vid.*, E. Gozalbes, "Observaciones acerca del comercio de época romana entre Hispania y el Norte de Africa", *Antiquités Africaines* 29 (1993) 175-176; *idem*, "Moneda y proyección económica: la difusión de las monedas de cecas hispano-romanas en el norte de Africa", *Numisma* 234 (1994) 51-54 y 59.

⁶⁸ Cfr. J. Muñoz, "Aspectos sociales y económicos de *Malaca* romana", *Habis* 6 (1975) 249-250; S. L. Spaar, *op. cit.* n. 64, 164 y ss.

Bética destinados a ser comercializados en otras partes del Imperio. Igualmente, desde esta ciudad pudieron acceder al interior de la provincia una serie de productos generados en la costa o llegados a su puerto gracias al comercio marítimo.

El trabajo realizado nos muestra que el comercio terrestre, aunque más caro y lento que el marítimo-fluvial, debió de ser muy importante para el desarrollo económico de comarcas del interior, como la vega de Antequera o las campiñas de Córdoba y Jaén. Este comercio se apoyó en la existencia de una red de caminos romanos que hizo posible la prosperidad de una serie de ciudades situadas en el interior de la provincia *Baetica* y alejadas de cualquier vía de transporte fluvial⁶⁹.

⁶⁸ Recientemente, R. Laurence, "Land transport in Roman Italy: cost, practice and economy", *Trade, traders and the Ancient City* (Londres/New York 1998) 129-148, ha testacado la importancia del comercio terrestre en Italia y su relación con la construcción de numerosos caminos romanos. Para este autor, la red viaria de Italia no sólo fue ampliada, durante el siglo II a.C., con fines políticos y militares, sino también para favorecer el movimiento de mercancías y el desarrollo de una agricultura más productiva, que buscaba comercializar sus excedentes en los principales núcleos de población urbana.



MAPA 1. Principales vías existentes entre el Alto Guadalquivir, el valle medio del Betis y la zona costera malagueña. Plano confeccionado partiendo de un original de P. Sillières, *Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale* (París 1990).