

EL ITINERARIO DE ANTONINO Y LA PROVINCIA *BAETICA*

M^a Luisa Cortijo Cerezo
Universidad de Córdoba

Hemos establecido una relación entre la estructura viaria del itinerario y la organización provincial de la Bética, teniendo en cuenta varias cosas: el orden en que aparecen las vías y su relación con la estructura provincial; ciudades que son cabecera y destino, su papel en la red viaria, su condición jurídica y su vinculación con momentos de cambios administrativos; representatividad de las capitales provincial y conventuales en la enumeración de las vías, en la organización de las mismas y en la formación de redes radiales de comunicación; cobertura provincial y conventual de la red viaria.

We have established one relationship between the road structure of the itinerary and provincial organisation of the Bética, taking into account several things: the order in which roads appear and its relationship with provincial structure; cities that are heading and destiny, its role in the road network, its juridic condition and its vinctuations with moments of administrative changes; representativeness of the provincial and conventual capitals in the enumeration of the ways, in the organization of the same ones and in the formation of radial networks of communication; provincial and conventual coverage of the road network.

Es relativamente fácil corregir la estructura interna del Itinerario de Antonino y adaptarla a una red viaria más coherente bajo nuestro punto de vista, uniendo vías distintas para formar una sola o fragmentando un *iter* para obtener dos o más vías independientes. Es incluso más fácil en tanto en cuanto contamos con otra obra viaria, el Anónimo de Rávena, que estructura la península bajo un criterio diferente, pero repitiendo tramos de vías y mansiones, y cuando contamos también con los Vasos de Vicarello, que, aunque ofrecen una información más limitada, no obstante son de un gran interés para la Bética. Los datos aportados por las fuentes literarias completan o matizan las informaciones de las fuentes viarias,

pero no contribuyen en gran medida para aclarar la estructura interna de las mismas. Una cosa es la operatividad de una red viaria en su uso diario económico y de transporte de personas y mercancías (con una red principal pero, sobre todo, multitud de enlaces regionales o locales que no recoge un catálogo general de rutas) y otra muy distinta la presentación político-administrativa de la red viaria de un territorio amplio y claramente definido como es la península Ibérica que, a su referida unidad estructural, añade el hecho de recoger varias unidades administrativas de primer orden como son las provincias romanas. Los itinerarios de Antonino y Rávena, con independencia de quién, cuándo y con qué objetivo los elaborase¹, reflejan una realidad administrativa, recogiendo las vías principales de cada territorio y su conexión con ciudades de primer orden, con lo que trascienden del interés particular del usuario y transmiten la articulación interna del territorio.

A) LA DELIMITACIÓN PROVINCIAL

Teniendo en cuenta la creencia en la ordenación N-S de los Pirineos y la distorsión que esto causa a la península Ibérica, el itinerario de Antonino presenta 1) dos vías (1-2) que, partiendo del istmo que es este sistema montañoso, abren la península en toda su amplitud, dirigiéndose a *Legio VII Gemina* y *Castulo* (dos puntos de un alto valor político, económico y militar), para describir la 2) Bética: alto Betis (vías 3-4), costa (vías 5-6), interior (vías 7-9) y conexión de Bética con 3) Lusitania (vías 10-11), que se describe desde la costa centro-atlántica hacia el interior (vías 12-15), conecta con Citerior (vía 16) y describe el sector SW (vías 21-23, fuera de un orden lógico). Tras la 4) articulación del NW peninsular (vías 17-20, que “casi” cierran el contorno exterior de la península en el destino de la vía 1: *Legio VII Gemina*), las vías centran su recorrido 5) en el interior peninsular, definiendo primero un cuadrado que contornea la Meseta con ángulos en *Asturica*, *Caesaraugusta*, proximidades de *Laminium* y *Emerita* y la cruzan con grandes trazos diagonales, a veces incomprensiblemente articulados (vías 24-27, 29, 31-32) y reforzando después el recorrido con empalmes (vías 28, 30) y con dos vías de salida hacia la Galia (vía 33: *Caesaraugusta*-Pirineo central y vía 34: *Asturica*-Pirineo occidental; las vías 1-2 cruzan el Pirineo oriental)².

A primera vista, sí podría decirse que hay un cierto agrupamiento provincial en la presentación de las vías, aunque también se aprecia que no es el único criterio seguido:

¹ J. M. Roldán Hervás, *Itineraria hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la península Ibérica* (Valladolid-Granada 1975) 19-25; P. Sillières, *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale* (Paris 1990) 19-20, 30.

² V. Hurtado, en G. Arias, *Repertorio de caminos de la Hispania romana* (Cortes de la Frontera 1987) 112-1131, da un esquema bastante parecido.

- el NW peninsular tiene articulación propia, tanto si contemplamos una Tarraconense amplia o si individualizamos *Gallaecia* como provincia (vías 17-20; otras dos de conexión con Tarraconense, 26-27).
- a menudo la cabecera-destino de una vía están en provincias distintas, pero el recorrido de la misma (teniendo en cuenta el número total de millas) abandona de la forma más directa posible una provincia (no contemplamos los tramos galos) y discurre en su gran mayoría por la otra, a la que puede adjudicarse (T: 1, 29, 32, 34; B: 3-4, 10-11, 23; L: 16, 21).
- vías interiores de cada provincia (no contemplamos los tramos galos) (T: 2, 28, 30-31, 33; B: 6-9; L: 12-15, 22; G: 17-20).
- vías compartidas en un tramo amplio (TB: 5; LT: 24, 25; GT: 26-27).

Un criterio estrictamente administrativo-provincial requeriría:

- presentar unidas las vías interiores: sólo se da en *Gallaecia* (17-20) y Bética (6-9).
- ordenar adecuadamente las vías de conexión interprovincial: en las vías 1-2 predomina el criterio de entrada en la Península Ibérica, por lo que les daremos sólo una importancia relativa. **Bética**: las vías 3-4 suponen la conexión Tarraconense-Bética, propiciada por el destino de la vía 2 en *Castulo*; las 6-9 son interiores y las 10-11 conectan Bética con Lusitania. El orden casi correlativo (excepción es la vía 5) es síntoma de una clara percepción de la provincia como un espacio territorial homogéneo y con escasos problemas de estructuración viaria. Pero las excepciones existen: la vía 5 comparte con 3-4 la ciudad de *Castulo*, en la Tarraconense, y con la 6 el tramo costero terrestre de la provincia bética, pero su recorrido se distribuye por ambas provincias³; para un purista, la vía 21 sería otra de estas excepciones, pero, a efectos prácticos, es una vía lusitana en todos

³ Las vías 2 y 5 recorren en paralelo el tramo *Castulo-Acci*, pero se integra en la descripción de la Bética la vía 5, la más oriental, a pesar de que es la vía 2 la que marca la frontera entre Tarraconense (por la que discurre) y Bética. La diferencia de millas de *Castulo* a *Malaca* siguiendo ambos ramales y corrigiendo algunas distancias *Castulo-Acci* no es muy destacable, pero la impresión óptica que se percibe sí hace incómodo que la vía *Castulo-Malaca* sea la 5 y no la 2, si buscamos una intencionalidad provincial. La vía 2 une *Carthago Noua* con *Castulo* evitando el *Saltus Castulonensis* y siguiendo, desde *Acci*, la ruta más corta a *Castulo* (94 millas reducibles); ésta podría ser la Vía Augusta en territorio tarraconense y un reflejo de la futura corrección de límites provinciales, ya que prácticamente define la frontera con la Bética. Este territorio está muy vinculado económicamente a la Bética y ambos ramales viarios son anteriores a la reforma provincial de Augusto, perteneciendo a la Ulterior. Quizás la vía 5 tenía la entidad suficiente como para que se conservara su unidad por encima de los cambios provinciales y la 2, sobre la que actuó de forma más intensa Augusto, sea un reflejo precisamente de esa nueva delimitación provincial (de las ciudades recogidas en la ruta, sólo *Mentesa* es bética). C. Gozalbes Cravioto, *Las vías romanas de la provincia de Málaga* (Madrid 1986) 69; R. Corzo, M. Toscano, *Las vías romanas de Andalucía* (Sevilla 1992) 137-139; P. Sillières, *Les voies...*, 275-277.

sus aspectos. Sin embargo, no se puede decir lo mismo de la vía 23, que recorre territorio básicamente bético, pero su origen y destino la hacen parecer lusitana (por lo que aparece junto a las n^o 21 y 22, que parten de *Esuri*). Más que la vía 5, “incómodamente integrada” en un contexto adecuado, es la 23 la que supone la auténtica excepción que cuestiona un esquema viario bético con criterio administrativo en sus conexiones interprovinciales, su estructura interna y su orden correlativo de vías. Con todo, sólo hay dos vías conflictivas: 5 (compartida con Tarraconense) y 23 (fuera de lugar). **Lusitania**: si la entrada en Bética se hacía de una forma natural tras la finalización de la vía 2 en *Castulo* (citada también en las vías 3-5), la descripción de Lusitania no comienza con vías de enlace, sino con la presentación de la red viaria interna (vías 12-15, falta la 22), conexión con *Gallaecia* (vía 16), conexión con Bética (vías 21 y 23), conexión con Tarraconense (vías 24-25, 29). Aunque estructuradas en dos grupos (12-16 y 21-25) separados por la descripción de las vías del NW peninsular (17-20) y por la inclusión forzada de la vía 23 (título lusitano, recorrido prácticamente bético), estos dos sectores tampoco presentan una unidad de criterio: la 16 (interprovincial) se une al grupo de vías internas y la 22 (interna) aparece unida a las que conectan dos provincias; por otra parte, el orden de conexión interprovincial (*Gallaecia*, Bética, Tarraconense) puede ser válido, pero sería más coherente si se hubiera establecido Bética-*Gallaecia*-Tarraconense. Por otra parte, la vía 29 se integra entre las tarraconenses⁴. **Gallaecia**: como hemos dicho, la contemplamos como provincia independiente, aunque su estructura viaria puede responder igual a una provincia o a una fuerte estructuración conventual, que sabemos que fue muy potente en el NW peninsular: vía de conexión con Lusitania (16), vías internas en un bloque conjunto (17-20), conexión con Tarraconense (vías 26-27) integrada en un conjunto de vías con destino común en *Caesaraugusta* (habríamos de añadir la vía 1, pero la hemos contemplado como conexión *Galia-Hispania*, al igual que la 2, por lo que respetamos este sentido prioritario). En resumen, existen dos bloques de vías, pero coherentes (la alteración de la “unidad provincial” afecta más a Lusitania, a la que corresponderían las vías 21-25 según la presentación del Itinerario, que, con saltos en su cabecera, altera su estructura interna y sus conexiones). **Tarraconense**: dejamos de nuevo aparte las vías 1 (conexión con *Gallaecia*) y 2 (interna) porque prima su

⁴ La vía 29, *Per Lusitaniam ab Emerita Caesarea Augusta*, aunque con serios problemas en la contabilización de las millas precisamente en su primer tramo, es, de las que conectan ambas provincias (también 24, 25, 29), la que abandona en un recorrido más corto (unas 35-40 millas) Lusitania para entrar en Tarraconense (tras rozar *Contosolia*, *Mirobriga* y *Sisapo* en Bética). Tal vez ése sea el motivo por el que está ubicada entre las tarraconenses, al igual que la 23, por lo engañoso de su encabezado, se coloca entre las lusitanas. Ver E. Villagrana, “*Per Lusitaniam ab Emerita Caesaraugustam*”, *Mil. Extr.* 13 (1967).

carácter extrapeninsular. Teniendo en cuenta que las vías tarraconenses son las últimas citadas por el Itinerario, habría que “perdonar” la forma en la que aparecen las que establecen una conexión interprovincial, ya que el lugar que ocupan habría que vincularlo a Bética (3-5), Lusitania (24, 25, 29) y *Gallaecia* (26, 27, 32, 34). Pero esto no tendría por qué afectar a las vías internas, que tampoco forman un bloque coherente (2, 28, 30, 31, 33), siendo interrumpidas por conexiones con Lusitania (29) y *Gallaecia* (32, 34) que, quizás salvando la vía 34 (con paralelo en 1-2 y espíritu extrapeninsular), podrían haber estado en otro lugar. No hay orden claro ni en las interconexiones provinciales ni en la estructura interna.

Sólo en Bética y *Gallaecia* las vías internas se presentan correlativas, lo que puede darles una estructuración provincial más clara que a Lusitania y Tarraconense. La correlación de vías totales que afectan a las provincias, aunque quizás no más simple, también es más clara, como hemos apuntado más arriba, en Bética (3-11, 21 y 23) y *Gallaecia* (1, 16-20, 26-27) que en Lusitania (12-16, 21-25 y 29) y Tarraconense (1-5, 24-34), ya que los criterios que rigen cada bloque están más definidos. Tal vez la cuestión de las conexiones sea más simple en Bética y *Gallaecia* porque sólo limitan con dos provincias, mientras Lusitania y Tarraconense lo hacen con tres, pero eso no tendría por qué afectar a la estructura de las vías interiores, cosa que sucede.

Entre la Bética y *Gallaecia* también existen otras diferencias que confieren a la primera una mayor apariencia de estructuración administrativo-provincial: a la Bética le afectan un total de 11 vías, de las que 9 son correlativas (3-11) y dos se hallan muy próximas entre sí (21, 23); a *Gallaecia* le afectan 8 vías, estructuradas en tres grupos: vía 1, bloque de 16-20 y otro de 26-27, con un máximo de 5 vías correlativas. Con independencia de este hecho, hay otra circunstancia que contribuye para que la Bética presente un aspecto unitario como provincia: las ciudades extraprovinciales que conectan con ella son *Castulo* (vías 3-5, a unas 20-25 millas de la frontera), *Emerita* (vías 11, 12, 23, a unas 25 millas de *Perceiana*, próxima al límite)⁵, la desembocadura del *Anas* (supuesto límite) y *Serpa* (a 20 millas de *Fines*); en los cuatro casos se trata de lugares que están muy cerca de la frontera provincial, con lo que la sensación de unidad se mantiene. En lo relativo al NW, *Bracara* conecta con *Olisippo* y *Asturica* lo hace con *Caesaraugusta* y *Tarraco*, con lo que las vías en cuestión dan la sensación de pertenecer más a Lusitania y Tarraconense que a *Gallaecia*; además, de *Bracara* a la frontera lusitana, que sería

⁵ Ofrece un dato importante el martirio de Santa Eulalia de Mérida, durante la persecución de Diocleciano, conservado en manuscritos que datan de fines del S. VII, pero debió haber un acta original anterior. J. Fábrega Grau, *Pasionario Hispánico* (Madrid-Barcelona 1953) I, 82; P. Riesco Chueca, *Pasionario Hispánico* (Sevilla 1995) 51, n. 2: “Existiendo un poco lejos de la ciudad, a treinta y ocho millas aproximadamente más allá de Emerita, una casa de campo, llamada Prontiano, en los límites de la provincia bética, fue invitada a esta finca ...”, lo que no implica que la finca estuviese al borde de la vía.

la distancia más corta entre cabecera-destino, hay 35-40 millas, siendo muy superior la que separa *Asturica* de su frontera conventual o provincial.

Así, parece que la Bética sí se configura en el Itinerario de Antonino como una provincia delimitada, pero a ese hecho, que nos parece bastante evidente, han contribuido varias circunstancias añadidas: que es la primera provincia en describirse; que sus vías internas unen ciudades de primer orden; que la conexión interprovincial se establece de una forma lógica: este primero y oeste después, en un recorrido que conecta Mediterráneo con Atlántico y Tarraconense con Lusitania⁶; que sólo una vía, la 23, parece alterar seriamente este esquema (el orden lógico de vías sería 1-11, 23, 21, 22, 13, 12, 14-20, y después las Tarraconenses, casi todas con destino en *Caesaraugusta*, que parece ser el criterio seguido para describirlas); y, finalmente, que la provincia bética se extiende sobre un territorio geográficamente bien definido y homogéneo y que esto, aunque no se constate de forma consciente, ha contribuido mucho a la estructuración de la red viaria que, a fin de cuentas, está íntimamente ligada a las características del territorio.

Consideramos que las vías 21 (con una sola mansión bética) y 29 (que sólo afectaría a la Bética en las ciudades marginales y fronterizas de *Contosolia*, *Mirobriga* y/o *Sisapo*, pero que cierra bien su límite norte con Lusitania y Citerior) no afectan a la estructuración interna de esta provincia ni al posible criterio administrativo que pudo presidir la presentación de las vías, pero no ocurre lo mismo con la 23 que, con encabezado lusitano e integrada entre vías plenamente lusitanas (21-22), es bética en casi la totalidad de su recorrido. Salvando este error, yo me atrevería a decir que las vías béticas se articulan siguiendo un claro (y consciente) esquema provincial. Creo, incluso, que de todas las vías del Itinerario de Antonino, la 23 es la que está más fuera de lugar⁷. La cabecera está justo en el límite entre

⁶ Tomando la descripción que hemos hecho al principio de este trabajo, las vías se estructuran de costa a interior: franja cantábrica (vía 1), franja mediterránea (vía 2), Bética (3-11), franja atlántica (12-16), NW peninsular (17-20), SW peninsular (21-23), interior peninsular (24-31), de nuevo franja cantábrica y Pirineos (32 y 34, muy similares a 1; 33, enlace con Pirineo central). Es un *modus operandi* de buena parte de las fuentes que describen el territorio peninsular y parece ser compartido también por el Anónimo de Rávena: las vías primero contornean toda la línea costera desde el Pirineo oriental hasta el occidental (303,1-308,17), definiendo la cadena montañosa (309,3-11); después se articula, en general, desde varios ejes que presiden distintos sistemas radiales: *Caesaraugusta* (309,15-311,14; añadimos 312,1-3), *Complutum* (312,7-314,2), *Emerita* (314,5-316,8; hemos incluido 315,17-316,1, *Corduba-Anticaria*, porque la conexión con *Corduba* ya estaba establecida desde *Emerita*; también la conexión de *Emerita* con *Ossaron*, 318,4-319,15), *Hispalis* (316,11-317,19) y una vía circular que contornea el NW peninsular (320,1-321,8, con *Asturica-Gallaecia* individualizadas y desgajadas de la Tarraconense). Mucho se ha escrito en los últimos tiempos sobre la imagen de *Hispania*; baste recordar aquí, al hilo de lo que nos ocupa, el símil que establece Le Roux entre este proceso costa-interior y las líneas de un asedio, P. Le Roux, *Romains d'Espagne. Cités & politique dans les provinces. II^e siècle av. J.-C.-III^e siècle ap. J.-C.* (Paris 1995) 20.

⁷ No podemos, además, aplicar los argumentos aducidos para la vía 5, ya que su recorrido no marcha en paralelo a una frontera provincial ni en un territorio afectado por reformas administrativas, vinculado a una provincia pero adscrito a otra. La vía 23 es, como recoge básicamente el Anónimo de

ambas provincias (no sería ni lusitana ni bética o sería ambas cosas a la vez) y su destino está en *Emerita*, siguiendo su recorrido la distancia más corta entre esta ciudad y la frontera bética. Con independencia del hecho de que rompe el argumento de una estructuración provincial del territorio bético (que no es poco), creo que, de todos modos, la vía ofrece más interés si la tratamos como vía interna, ya que afecta a algunas de las cuestiones que plantearemos allí.

ESQUEMA INTERNO

Podríamos decir que todas las vías béticas, tanto las interiores en todo su recorrido como las que penetran en otras provincias, se encuadran en un esquema interno, ya que las cabeceras o destinos de estas vías están muy próximos a la frontera provincial, tanto geográficamente como en la visualización sobre un mapa. Esto se debe a que, en Tarraconense, *Castulo* se configura desde primera época como un auténtico eje viario⁸, a pesar de no ser capital conventual ni provincial y en Lusitania, *Emerita* es también un indiscutible centro de redistribución viaria, dada su posición geográfica y administrativa. Las escasas 100 millas de la vía 5 que discurren por territorio tarraconense de forma continuada no pueden considerarse un argumento de peso frente a esta realidad objetiva, que nos configura un esquema provincial. Pero la distribución interna de las vías ¿atiende sólo a este criterio provincial o esconde otras realidades administrativas como pueden ser los *conuentus* (territorio y/o capital), las ciudades más importantes o las promociones jurídicas de momentos concretos de la historia de la provincia?

Rávena y manda la lógica, la unión de dos vías que bien podrían tener origen en *Hispalis* y destino en la desembocadura del *Anas* y en *Emerita*, o sea, dos vías intrínsecamente béticas, que recorren el territorio de la provincia por el interior de la misma, y sirven de enlace con Lusitania, como las vías 10-11. De todas formas, como la de *Castulo*, es una región con importante actividad minera. Por otra parte, esta vía define una serie de relaciones con Lusitania desde dos ámbitos geográficos distintos, la zona de Riotinto y la Beturia céltica, muy ligada a *Emerita*, por motivos históricos y de proximidad geográfica. L. Berrocal-Rangel, “El control de los caminos como recurso: el entramado viario de la Beturia céltica”, *V mesa redonda internacional sobre Lusitania romana: las comunicaciones* (Madrid 2004) 156-158, 169-174; J. M. Fernández Corrales, *El trazado de las vías romanas en Extremadura* (Madrid 1987) 39-45; 97-103. Sobre estas vías, ver J. M. Ruiz Acevedo, *Las vías romanas de la provincia de Huelva* (Huelva 1998) 40-60 y 71-87.

⁸ Plin. *Nat.* 3.3.17, 3.3.29, toma a *Castulo* como referencia de distancias hasta *Gades* y el Pirineo, o sea, extensión de Citerior y de Bética. Asinio Polión dice a Cicerón (*Fam.* 10.31) que los correos llegan por el *Saltus Castulonensis*; *Castulo* y su ruta son conocidos desde la primera época de la conquista; Estrabón (3.2.3) coloca en ella el fin de la navegabilidad del Betis; es mansión de la vía exterior (3.4.9). R. Corzo, “La Vía Augusta de Baetica”, *La Vía Augusta en la Bética. Proyecto: Las vías romanas del Mediterráneo* (Sevilla 2001) 143-145: *Castulo* tiene vías hacia *Oretum Germanorum* (NW), *Mentesa Oretanorum* (NE), *Basti* (SE), *Acci* (S), *Obulco* y *Epora* (W hacia *Corduba*); P. Sillières, *Les voies...*, 178-179.

Las vías béticas recogidas en el Itinerario de Antonino son las siguientes:

Vía	Origen	Destino	Vía	Origen	Destino
3	<i>Corduba</i>	<i>Castulo</i>	8	<i>Hispalis</i>	<i>Corduba</i>
4	<i>Corduba</i>	<i>Castulo</i>	9	<i>Hispalis</i>	<i>Italica</i>
5	<i>Castulo</i>	<i>Malaca</i>	10	<i>Hispalis</i>	<i>Emerita</i>
6	<i>Malaca</i>	<i>Gades</i>	11	<i>Corduba</i>	<i>Emerita</i>
7	<i>Gades</i>	<i>Corduba</i>	23	<i>Ostium Anae</i>	<i>Emerita</i>

a) Ordenación y presentación de las vías.

- vías 3-4: con inicio en *Corduba*, la capital provincial, y con referencia a *Castulo*, eje viario y destino de la vía 2, comienza la descripción de la red viaria de la Bética. Ambas circunstancias se pueden considerar válidas para afrontar la descripción de la red viaria con un criterio provincial, pero también hemos de añadir el hecho geográfico de que *Corduba* no ocupa una posición central dentro de su provincia, sino que se halla a unas 60-65 millas del límite oriental. La vía Augusta, que en nuestra opinión sería la más importante, aparece descrita en segundo lugar como *alio itinere*⁹...
- vía 5: descripción del flanco oriental de la provincia (desde el lado tarraconense) tomando como cabecera *Castulo*, destino de las dos vías anteriores. Descripción de la costa mediterránea hasta *Malaca*, el puerto marítimo más importante entre la frontera provincial y la zona del Estrecho.
- vía 6: el destino malacitano se convierte en cabecera de una vía que concluye en *Gades*, capital conventual y puerto principal del Atlántico. Ambas vías podrían haberse agrupado bajo la denominación de vía costera, pero se habría roto la aparente vinculación que se quiere establecer entre *Castulo* y la Bética (*Corduba-Malaca*) y que, a todos los efectos, hay

⁹ Llama la atención el encabezamiento de ciertas vías como *Item/Alio itinere/Item alio itinere*. La que en nuestra lógica debería ser la principal (Via Augusta, recordada también por vasos de Vicarello y Anónimo de Rávena), es la que aparece como *alio itinere*. El mismo caso se da en las vías 12 (*Item ab Olisippone Emeritam*), 14 (*Alio itinere...*) y 15 (*Item alio itinere...*), donde el que podríamos considerar el camino más directo es el 14. Las vías 24 (*Item ab Emerita Caesaraugusta*) y 25 (*Alio itinere ab Emerita Caesarea Augusta*) también nos muestran que el camino más directo entre las dos ciudades es *alio itinere*. El caso se hace más complejo en el NW, con las vías 17 (*item a Bracara Asturicam*), 18 (*item alio itinere a Bracara Asturica*), 19 (*Item a Bracara Asturicam*) y 20 (*Item per loca maritima a Bracara Asturicam usque Glandimiro/Asturica*), de las que la 18 (*Item alio itinere...*) es la más corta (215 millas, llamada *Via Noua*, correspondiendo a la época flavia, pero el Itinerario las estructura teniendo en cuenta la realidad administrativa de su época, que contempla ya la existencia de la provincia *Gallaecia*). Parece ser que *alio itinere*, o sea, el que sería un segundo camino a considerar, es, en todos los casos, la vía más directa (y a veces documentada), lo que nos muestra una vez más que nuestras fuentes tienen a veces una secuenciación lógica que escapa a lo que sería nuestro criterio organizador.

testimonios de que existía realmente en aspectos no sólo viarios. A pesar de que sólo hay dos inicios de vía en la costa y dos destinos (siempre *Malaca-Gades*), la comunicación terrestre costera queda perfectamente cubierta con el recorrido de las vías 5-6 y complementada con la activa comunicación marítima.

- vía 7: retoma el recorrido desde *Gades* hacia *Corduba*, pero, por primera vez, se rompe la línea directa. Aparentemente, parece querer cerrar el “círculo del agua” (Betis-costa)¹⁰, pero el recorrido directo y coherente se rompe al servicio, parece, de dos deseos: primero describir la zona interior campiñesa de la provincia y su conexión con la costa¹¹ y, después, tomar como centro viario redistribuidor al más importante puerto fluvial de la provincia, *Hispalis*. Esta vía tiene un significado claramente económico, al enlazar las campiñas de Córdoba y Sevilla con posibles puntos de embarque para el comercio de sus productos (quizás por eso recoge *Gades-Hispalis-Anticaria-Corduba*, considerando *Anticaria* el enlace con el Mediterráneo en las proximidades de *Malaca*). En el tramo correspondiente a la Vía Augusta, las distancias se adaptan bien a la realidad, pero no así al abandonarla, cometiéndose muchos errores de medición¹².
- vías 8, 9, 10: con cabecera en *Hispalis*, donde terminaba la línea directa de la vía 7, se dirigen a *Corduba* (8, directa), *Italica* (9, directa, pero simple ramal de enlace) y *Emerita* (10, no directa; la vía directa sería el tramo de la vía 23 que va de *Hispalis* a *Emerita*). Recogen el único caso de repetición en el tramo entre *Hispalis* y *Astigi*, la 8 (*Hispalis-Obulcula-Astigi*) y la 10 (*Hispalis-Carmo-Obulcula-Astigi*), en un sector con un valor económico muy alto; la incorrecta sería la 10, que no es una vía directa, y el problema se subsanaría colocando a *Astigi* como cabecera. La repetición afecta a un tramo de 57 millas, lo que no es significativo.

¹⁰ En la Bética es muy palpable el paralelismo entre vías terrestres y fluvio-marítimas (incluyendo las Marismas). La navegación fluvial permanente o estacional sería muy frecuente. L. Abad Casal, *El Guadalquivir: vía fluvial romana* (Sevilla 1975); más recientemente, G. Chic, *La navegación por el Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla en época romana* (Écija 1990); P. Sillières, *Les voies...*, 704-735.

¹¹ De ahí una ruta en zig-zag que tiene sus paralelos viarios: 19 (une los 3 *conuentus* del NW), 21 (en SW), 24, 26 (en Meseta), 29 (Sierra Morena y Meseta). P. Sillières, *Les voies...*, 30, comparte la teoría de que el Itinerario se redacta a partir de la visualización de un mapa desfigurado, por lo que no se aprecian bien estos saltos en zig-zag cuando se toman en dirección N-S; podría valer para las vías 3-4 y, con más reparos, para la 7, pero nos parece excesivo aplicarlo a la Meseta. En realidad, puede que la redacción del Itinerario lo que esté enmascarando sea una red viaria que conectaba *Hispalis*, *Astigi* y *Corduba* con *Malaca*, al igual que hay otras hacia *Emerita*; R. Corzo, M. Toscano, *Las vías romanas...*, 57-59. La ruta marítima la uniría con *Gades*.

¹² P. Sillières, *Les voies...*, 29, afirma que sólo la Vía Augusta y las rutas *Corduba-Emerita* y *Corduba-Malaca* se adaptan en sus medidas a la realidad; la peor es la *Astigi-Emerita* y las vías 7 y 10 presentan serios errores tras abandonar la vía Augusta.

Los casos más destacables de repeticiones de tramos viarios se dan en las vías 1-32, 32-34 y 24-25-26-29, fuera de la Bética, y en recorridos muy amplios¹³.

- vía 11: supone la unión entre la capital de Bética y la de Lusitania, provincia que se describe a continuación.

Las vías 3-11 envuelven en círculo a la provincia, comenzando y terminando en *Corduba*, siguiendo una “ruta de agua” paralela. Sólo al principio se presenta la conexión con Citerior y sólo al final con Lusitania, supuestamente desde *Hispalis* y con seguridad desde *Corduba*. El Itinerario sólo parece tener problemas a la hora de articular la red interior entre el Betis y la costa, que es lo que altera toda la estructura, creando una vía totalmente artificial, en zig-zag, en lugar de presentar (como sí se hace en la conexión Betis-Lusitania) varias vías con origen en *Hispalis* y *Corduba*: *Hispalis-Gades*, *Hispalis-Anticaria=Malaca*, *Corduba-Anticaria=Malaca*. Dos vías, pues, escapan a la lógica: la 7, que podría haberse fraccionado en tres y la 10, que es absurdamente indirecta, porque ya se ha descrito una vía, la 8, que une de forma directa *Hispalis-Corduba*. El único fallo de la vía 10 es su cabecera, que tendría que haber sido *Astigi* en lugar de *Hispalis* (se habría evitado la única repetición de mansiones que presenta la red viaria bética y se habría dado cancha a la única capital conventual que no es ni cabecera ni destino).

- vía 23: es precisamente el absurdo de la vía 10 lo que obliga a recomponer el esquema viario entre *Hispalis* y *Emerita*; las vías 21 y 22, ambas partiendo de *Esuri*, un punto muy cercano a la desembocadura del *Anas*, dan pie a la 23, único caso en que una vía bética (e hispana) parte de un lugar que no sea una ciudad importante. ¿Por qué no se incluyen en el bloque de la Bética la vía 23 y el último tramo de la 21? Por lo que dijimos antes (ver n^a 7). La vía 23, en mi opinión, responde también a la necesidad de cubrir la “línea de agua” que suponen las Marismas y, en mucha mayor medida, a subsanar el error de no haber establecido una vía directa entre *Hispalis-Emerita*.

Problemas de repetición de rutas (vías 8 y 10) son constatables en otras provincias, y en mayor medida que en la Bética; problemas para articular la red interna (vía 7) también, si no, obsérvese la organización del interior peninsular; problema importante de olvido de un amplio sector geográfico, sólo se da en el SW peninsular, al que parece que se vuelve como a marchas forzadas tras describir el NW. Si colocáramos la vía 23 a continuación de la 11 (podría decirse que, en el

¹³ El caso más significativo son las vías 24-25-26-29, que, en distintas combinaciones, comparten tramos de ruta; pero lo más destacable es el tramo *Titulcia-Caesaraugusta*, compartido por las cuatro; este tramo, junto al *Oceloduri-Titulcia*, compartido por las vías 24 y 26, son obviados en varias ocasiones por el Itinerario que, por tres veces, envía al lugar oportuno para no volver a detallar varias mansiones: 439,11-12, de *Oceloduri* a *Titulcia*; 439,13, y 446, 2, de *Titulcia* a *Caesaraugusta*.

proceso de copias del manuscrito, a alguien se le desordenaron los papeles, porque bastaría con colocar, tras la vía 11, las 23, 22, 21 [o 23, 21, 22 si se prefiere] y continuar a partir de la 12 la descripción tal y como aparece en el Itinerario para obtener un orden global lógico), podríamos decir que la red viaria bética se articula con vocación provincial, ya que los únicos inconvenientes para hablar de una red coherente serían la repetición de tramos, que es mínima (57 millas de *Hispalis* a *Astigi*) y el problema para articular la red interior campiñesa (vía 7), que es poca cosa si la comparamos con vías como las 19-20 (de circunvalación de *conuentus* del NW), la 21 (con alteración del orden de las mansiones), la 24 (un auténtico paseo turístico por el interior peninsular), la 26 (lo mismo, pero en menor escala) o la 29 (sólo coherente hasta Laminio). Parece una constante en el Itinerario la repetición de rutas, los desvíos a partir de la línea directa y los tramos en zig-zag, por tanto, lo que para nosotros es una presentación errónea ¿lo era también, o lo era tanto, para los redactores del Itinerario? La repetición reiterada de los hechos parece indicar que no.

b) Cabeceras-destinos de rutas

Ya hemos presentado las vías que realmente afectan a la Bética, un total de 10, lo que supone 20 lugares de inicio o destino de las mismas. De esas 20 citas, 14 corresponden a centros béticos que son, en realidad, 5 mansiones y 1 referente geográfico: *Corduba* (5 citas), *Hispalis* (3 citas), *Gades* (2 citas), *Malaca* (2 citas), *Italica* (1 cita en un simple empalme viario) y la desembocadura del *Anas* (1 cita). Los otros 6 referentes viarios corresponden, en igual medida a *Castulo* (en Citerior) y *Emerita* (en Lusitania). Por tanto, hay un claro interés por simplificar en la medida de lo posible el entramado viario y por reducir al máximo el número de cabecera-destino de ruta: cuatro ciudades sobradamente conocidas, tres de ellas capitales conventuales y la cuarta un importante puerto marítimo¹⁴. Se prescinde de *Astigi*, la cuarta capital conventual, ciudad con características propias y dotada de una “forzada oficialidad”, como hemos dicho en otras ocasiones, pero, por el

¹⁴ Si tenemos en cuenta el número de ocasiones en que las ciudades aparecen en el entramado viario, sean o no punto de referencia, tenemos *Corduba* (7, restar dos referencias de destino en enunciado de vía), *Hispalis* (4), *Gades* (3, restar un destino en enunciado de vía), *Malaca* (3, restar un destino en enunciado de vía), *Astigi* (2, restar uno por repetición de tramo viario), ... con lo que se constata de nuevo que las ciudades que se toman como punto de referencia o como inflexión de las vías son las mismas. Entre las béticas, el orden de importancia en la estructuración de las vías es coherente: *Corduba* (capital provincial y conventual), *Hispalis* (capital conventual y centro económico de primer orden) y *Gades* (que compensa su menor aparición en la red viaria terrestre con la importancia del tráfico marítimo). El Itinerario recoge un total de 57 mansiones béticas (más el *Anas* y *Fines*), incluidas las 14 cabeceras-destino. Por otra parte, Córdoba, Sevilla, Cádiz y Málaga siguen siendo hoy día importantes nudos de comunicación en Andalucía (P. Sillières, *Les voies...*, 20).

contrario, se cita *Italica* como referente de una vía de forma totalmente innecesaria, ya que es un simple empalme que liga la ciudad con *Hispalis*¹⁵.

También esto es una constante en el resto de la península: las 34 vías suponen un total de 68 puntos de referencia que, en realidad son 25 lugares (21 peninsulares): 12 se nombran una sola vez (*Legio VII Gemina, Toletum, Benehar-num, Italia, Burdigalia, Narbo, Turiasso, Salacia, Tarraco, Ossonoba, Italica* y desembocadura del *Anas*), 5 en dos ocasiones (*Malaca, Esuri, Gades, Laminium, Pax Iulia*), en tres ocasiones *Hispalis*; en cuatro *Castulo* y *Olisippo*; en cinco *Corduba* y *Bracara Augusta*; en ocho *Asturica Augusta* y *Caesaraugusta* y en nueve ocasiones *Emerita Augusta*. De ellos, 6 corresponderían a Tarraconense, 3 a *Gallaecia*, 6 a Lusitania, 5 a la Bética y 1 indefinida (desembocadura del *Anas*). Las tres ciudades más nombradas tienen una clara vinculación con Augusto, con la reforma provincial y con la estructuración del NW peninsular; a ellas se unen las dos siguientes en número de referencias, *Corduba* y *Bracara Augusta*, igualmente vinculadas a los Julio-Claudios: entre las cinco acaparan la mitad de los puntos de origen-destino (35), lo que prueba el deseo del Itinerario de reducir al máximo los puntos de referencia viaria. Con 4-3-2 referencias están *Castulo, Olisippo, Hispalis, Malaca* (Plin. *Nat.* 3.3.8: *foederatorum*; mun. flavio), *Esuri* (sin *status* definido), *Gades, Laminium* (Plin. *Nat.* 3.3.25, *stipendiaria*; mun. flavio) y *Pax Iulia*, todas, salvo las especificadas, municipios o colonias vinculados a los Julio-Claudios. *Emerita* para Lusitania; *Asturica* para el NW; *Caesaraugusta* para Tarraconense; *Corduba* para la Bética, son los referentes viarios más citados, y los lugares coinciden con centros muy vinculados a Augusto. En este sentido, sí se puede apreciar una relación directa entre las iniciativas político-administrativas y la estructuración de la red viaria. *Emerita* y *Corduba* son capitales provinciales; lo mismo se podría aplicar, quizás, a *Asturica* (en tiempos de Augusto sería, al menos, el punto adecuado desde el que controlar el NW desde Citerior; respecto a la *prouincia Noua Antoniniana*, no sabemos dónde ubicó su capital, pero, en el Bajo Imperio, estuvo en *Bracara Augusta*); *Caesaraugusta* roba su puesto a *Tarraco*, pero esto se puede explicar fácilmente bajo un punto de vista viario, ya que su situación geográfica favorece más la relación con el interior peninsular (y la conecta directamente con *Emerita* y *Asturica*, o sea, los puntos neurálgicos de la nueva provincia lusitana y de control del NW peninsular, cuya pacificación fue uno de los eslóganes políticos de Augusto).

¹⁵ Respecto a *Astigi*, M. L. Cortijo Cerezo, “El papel del *conuentus iuridicus* en la descripción geográfica de Plinio el Viejo. El caso bético”, *La invención de una geografía de la Península Ibérica, II. La época imperial* (Málaga 2007) 271-304. Respecto a *Italica*, la única explicación a esto, en una estructura viaria que intenta reducir al máximo el número de centros tomados como punto de referencia, es una alusión a la política administrativa de Adriano, que reformó la ciudad y le dotó de una nueva estructura viaria (Gel. 16.13.4; se han conservado miliarios, tramos de vía construidos, ...).

c) Vías y *conuentus iuridici*

Ya hemos dicho en otras ocasiones que los *conuentus iuridici* no han dejado casi testimonios directos en la Bética, como parece probar el argumento *ex silentio* de la epigrafía, salvo posiblemente el caso de los *tituli picti* de las ánforas olearias del Testaccio, con constatación de los distritos fiscales¹⁶. De todos modos, aquí estamos ante un documento, si no oficial, al menos si redactado con datos que podrían serlo.

¿Por qué tras terminar la vía 2 en *Castulo* el redactor no continuó la ruta ligando *Corduba-Astigi-Hispalis-Gades*, siguiendo la vía Augusta y la línea del Betis y uniendo las cuatro capitales conventuales? ¿Por qué “desaprovechó” también una segunda oportunidad en la vía 7, a *Gadis Corduba*? Los Vasos de Vicarello nos muestran la ruta más directa desde *Gades* a *Castulo* y recogen las cuatro capitales conventuales béticas: *Gades, Hispalis, Astigi* y *Corduba*¹⁷ en una vía que, si bien pudo ser la oficial de los correos y del gobernador provincial en sus desplazamientos (con fácil acceso a las cuatro capitales conventuales), no tiene por qué ser la seguida por los ciudadanos particulares que tuvieran que acudir a su cabecera conventual. Por eso, el hecho de que el Itinerario de Antonino no describa esta ruta de forma unitaria no implica que no recoja, de alguna manera, la estructura conventual, sino que lo hace desde otro ángulo¹⁸.

Capitales conventuales cabecera-destino y ocasiones en que se citan:

Bética: *Gades* (2), *Hispalis* (3), *Corduba* (5). No se cita *Astigi* (vías 8, 10).

Lusitania: *Pax Iulia* (2), *Emerita Augusta* (9). No se cita *Scallabis* (vías 15 y 16).

Tarraconense: *Tarraco* (1), *Caesaraugusta* (8). No citan *Clunia* (vía 27) ni *Carthago Nova* (vía 2).

NW: *Bracara Augusta* (5), *Asturica Augusta* (8). No se cita *Lucus* (vías 19 y 20).

¹⁶ J. Remesal, A. Aguilera, “Los tituli picti”, J. M. Blázquez, J. Remesal, *Estudios sobre el Monte Testaccio (Roma) II* (Barcelona 2001) 45 ss.; J. Remesal, A. Aguilera, “Los tituli picti”, J. M. Blázquez, J. Remesal, *Estudios sobre el Monte Testaccio (Roma) III* (Barcelona 2003) especialmente 144-185 y 298-308. P. Ozcáriz Gil, *Los conventus de la Hispania Citerior* (Madrid 2006) 91-98

¹⁷ El Vaso IV es el único que parece fraccionar la ruta en tramos relativamente extensos: *a Gadibus Roma, ab Hispali Cordubae, ab Corduba Tarracone*, no colocando una cabecera ni destino de tramo en *Astigi*, tema que trataremos más adelante.

¹⁸ R. Corzo, “La Vía Augusta...”, 129-136. La unidad lineal creada por los Vasos de Vicarello es, en mi opinión, más ficticia administrativamente que la presentación del Itinerario: si se describe una sola vía bastante directa entre dos puntos lejanos, la linealidad es casi ineludible. En la descripción del Itinerario en la Bética prima, en nuestra opinión, un criterio de circunvalación viaria con inicio y destino en *Corduba* y ramales hacia el norte y el sur. Por eso se rompe la vía Augusta en trozos y se presentan de forma unitaria tramos viarios que, a todas luces, podrían individualizarse en vías diferentes.

1. De un total de 21 ciudades hispanas cabecera-destino, 9 son capitales conventuales.
2. De un total de 64 referencias hispanas cabecera-destino, 43 son de capitales conventuales.
3. Los lugares citados en 3 ó más ocasiones como cabecera-destino son capitales conventuales salvo *Castulo* (referencia no sólo viaria, sino de medidas peninsulares según Plinio) y *Olisippo* (que, seguramente por su carácter de puerto marítimo, quita el puesto a *Scallabis*, de la que dista sólo 62 millas según las rutas 15 y 16).
4. De las cabecera-destino capitales conventuales, las tres más citadas (*Emerita*, *Asturica* y *Caesaraugusta*) responden claramente a la política de estructuración administrativa de Augusto. Las dos siguientes (*Corduba*, *Bracara*) se podría decir que también. De las cuatro restantes, además de vinculadas a esta dinastía, tres son importantes puertos fluviales o marítimos (*Tarraco*, *Gades*, *Hispalis*), lo que compensa en la realidad la parquedad de las referencias de un itinerario básicamente terrestre. *Pax Iulia* está a unas 16-18 millas del *Anas*, navegable quizás hasta *Emerita*¹⁹. Esta carencia de datos sobre la navegación fluvial o marítima puede estar ocultando el auténtico papel de algunas capitales conventuales en la red viaria, y la parquedad del Itinerario puede ser un simple reflejo de esta complementariedad en las rutas.
5. De las 14 capitales conventuales, 9 se citan como cabecera-destino y las demás aparecen a lo largo de alguna ruta: *Astigi* (8, 10), *Clunia* (27), *Carthago Nova* (2), *Scallabis* (15, 16) y *Lucus* (19, 20).

Así, desde la perspectiva de la presentación de las vías, se puede afirmar que se está primando a una serie de ciudades como cabecera-destino y que estas ciudades corresponden, en un alto grado, a capitales conventuales (tengamos en cuenta que capitales conventuales hay sólo 14 y ciudades ubicadas en lugares estratégicos, muchas), estableciéndose sistemas radiales de comunicación viaria. Pero, reflejadas las vías sobre el mapa, la percepción se altera un poco:

- a) Casos en los que dos o más vías comparten un mismo camino de partida o de llegada, lo que supone, a efectos prácticos, la unificación de dichas vías en una sola bajo la perspectiva de la capital conventual en la que convergen:

¹⁹ Str. 3.1.9, 3.2.3, no lo precisa y Plinio tampoco. Ver P. Sillières, *Les voies...*, 706-707; G. Arias, *Repertorio de caminos...*, 123. P. Ozcáriz Gil, *Los conventus...*, 99-103, recuerda que casi todos los *conuentus iuridici* tienen salida al mar y, los que no lo hacen (¿Caesaraugustano?, Emeritense, Astigitano y Cordubense), tienen una excelente vía fluvial sustitutoria.

- *Emerita*: 10 (23), 11 (29), 12 (14, 15), 24, 25. Pasa de 9 direcciones a 5.
 - *Caesaraugusta*: 24 (25, 26, 29), 27 (28), 31, 33. Pasa de 8 direcciones a 4.
 - *Asturica*: 17, 18 (19, 20), 26 (27), 32 (34). Pasa de 8 direcciones a 4.
 - *Bracara* : 16, 17, 18, 19 (20, con reservas). Pasa de 5 direcciones a 4.
 - *Corduba*: se mantiene en 5 (3, 4, 7, 8, 11).
 - *Gades*: se mantiene en 2 (6, 7).
- b) Casos en los que una capital conventual aparece en una ruta que, por su recorrido, esconde varias diferentes que podríamos desdoblar:
- *Hispalis*: 7 (desdoblada en 2), 8 (10), 9 (¿simple ramal?, ¿integrada en 23?), 23 (desdoblada en 2). Es un caso que se presta a interpretaciones. Primero hay una unificación: aparece en 3 ocasiones como cabecera-destino (8-10); de esos tres casos, hay una coincidencia entre las vías 8 y 10, con lo que se reducirían a 2, y la vía 9 es un mero empalme que podría integrarse formalmente en la vía 23, con lo que tendríamos una sola ruta real (vías 8 y 10 hacia *Astigi-Corduba*). Pero también hay casos de desdoblamiento: *Hispalis* aparece como mansión en las vías 7 y 23, que pueden desdoblarse claramente en dos rutas distintas cada una (la 7 hacia *Gades* y *Anticaria*; la 23 hacia el *Anas* y *Emerita*), con posible cabecera en *Hispalis*, con lo que sumarían 5 direcciones si englobamos la 9 en la 23.
 - *Pax Iulia*: destino en dos ocasiones, marca 3-4 direcciones. La 21 entraría entre las que catalogamos como de vía no directa propensa a desdoblamientos y ofrece una ruta hacia *Fines-Aruci* y otra hacia *Salacia-Ebora* (podría plantearse, como hace Roldán, otra directa *Pax Iulia-Ebora*). La vía directa *Esuri-Pax Iulia* es la 22; el tramo de la vía 21 que une estos dos puntos, en realidad, pertenece a la vía 13 (*Salacia-Ossonoba*, que no tiene una conexión con *Pax Iulia*) y al tramo entre *Salacia* y *Pax Iulia*, ya citado.
 - *Tarraco*: aparece como destino en la vía 32, pero como mansión en las 1 y 2, que comparten ruta hasta *Tarraco*, por lo que se unificarían en una sola; dado que la 1 y la 32 también comparten camino hacia el oeste, obtendríamos 3 direcciones prácticas (conviene recordar que a toda mansión intermedia se le pueden adjudicar dos direcciones, la de origen y la de destino dentro de una misma vía).
- c) casos en los que la capital conventual no es cabecera ni destino:
- *Lucus Augusti*: convergen dos vías (19, 20) que marcan 3 direcciones.
 - *Clunia*: adscrita a una sola vía (27) con 2 direcciones.
 - *Carthago Spartaria*: adscrita a una sola vía (2) con 2 direcciones.

- *Astigi*: convergen dos vías (8, 10) con 3 direcciones.
- *Scallabis*: convergen dos vías (15, 16) con 3 direcciones.

Del anterior análisis conventual se puede deducir que la apariencia formal del Itinerario de Antonino prima a las capitales de los *conuentus iuridici* como cabeceras o destinos de sus rutas, siendo en algún caso una capital conventual concreta más importante que la propia capital provincial²⁰, circunstancia siempre justificada por la ubicación geográfica de la ciudad en cuestión (*Caesaraugusta-Tarraco*) o por su importancia histórico-administrativa en un momento concreto (*Asturica-Tarraco*)²¹. Vemos así que, en la apariencia formal del Itinerario, se logra reflejar el marco provincial en mayor (Bética, *Gallaecia*) o menor (Lusitania, Tarraconense) medida y se prima también el marco conventual, vinculado al acierto en la adecuación entre cada capital conventual y la red viaria, definida en un alto grado por los rasgos físicos del territorio. Eso es lo que hará que, dos siglos después de la reforma augustea (e incluso en el Bajo Imperio), a tenor de la información derivada de los datos viarios, *Caesaraugusta* haya desbancado a las dos capitales históricas de Citerior²², *Bracara* iguala a *Asturica* a efectos prácticos (y le gane la partida como capital provincial en la reforma bajoimperial), *Scallabis* pierda fuele frente a *Olisippo*, y *Astigi* se presente, aparentemente, como una capital conventual poco reconocida.

Un análisis sucinto de esta estructura viaria tomando como referencia cada una de las capitales conventuales en relación a su propio distrito administrativo nos hace ver cómo, en la mayoría de los casos, existe una red radial que cubre buena parte de su territorio (tengamos en cuenta que estamos ante una red básica, completada con infinidad de caminos). En Lusitania, sólo parte del territorio es-calabitano queda por cubrir (sector noreste), lo que nos parece extraño, ya que se

²⁰ Serían, respecto a *Tarraco*, los casos de *Caesaraugusta* e incluso *Asturica* y *Bracara* si mantenemos el NW peninsular dentro de la Citerior. Individualizando el NW, el esquema teórico hace prevalecer a *Asturica* frente a *Bracara* y *Lucus*, pero, la realidad práctica de las vías, define 4 direcciones distintas en *Asturica* y *Bracara* y 3 en *Lucus*, con lo que la primacía asturicense se matiza considerablemente o, si se prefiere, se diluye. *Emerita* y *Corduba* mantienen la primacía en sus respectivas provincias bajo ambos puntos de vista.

²¹ La reforma augustea afectó a la estructura interna peninsular en prácticamente todos sus aspectos político-administrativos y las ciudades que se vieron potenciadas en ese momento es lógico que, salvo algunos casos en los que la evolución posterior lo niega, conservaran su importancia dos siglos después, y eso se reflejara en el Itinerario de Antonino: la creación, reparación o remodelación de una red viaria es un trabajo que lleva tiempo y que perdura durante siglos. El Itinerario es, en muchos aspectos, la petrificación de esta reforma administrativa, incluso en la preeminencia de ciertas capitales conventuales promocionadas o especialmente beneficiadas por Augusto como pueden ser los casos de *Caesaraugusta* (Citerior), *Emerita* (Lusitania) y *Asturica* (NW peninsular). En la Bética, territorio perfectamente definido y estructurado, la iniciativa más destacable de Augusto, la creación de una capitalidad conventual en *Astigi*, no logró aupar a esta ciudad a la altura de las que tradicionalmente controlaban el territorio: *Corduba*, *Hispalis* y *Gades*.

²² J. Gimeno, "Plinio, *Nat. Hist.* III, 3, 21: reflexiones acerca de la capitalidad de *Hispania Citerior*", *Latomus* 53, 1 (1994) 39-79.

centra en la zona entrerríos de Tajo y Duero y los valles medio y alto de éste, con buena orografía (tal vez es la presencia de estos ríos y sus afluentes navegables lo que lo justifique, como en el caso del Ebro). En el NW podríamos decir que la red es adecuada, ya que sólo se aprecian vacíos en el contacto con el sector lusitano citado (respondiendo al mismo fenómeno) y en la zona montañosa del norte; con todo, el relieve no es obstáculo para que se desarrollen vías radiales a partir de *Bracara Augusta*. En Tarraconense, *Clunia* se presenta bastante aislada respecto a su territorio, faltando en la red general una conexión N-S con algunas vías recogidas en el Itinerario (que existiría en la realidad), *Caesaraugusta* y *Tarraco* cubren de forma adecuada su territorio (en el convento cesaraugustano queda despejada de rutas terrestres la línea del Ebro y en el Tarraconense la zona montañosa del macizo de Cataluña y los Pirineos) y el cartaginiense, a pesar de su extensión y de los problemas orográficos que entraña al norte y el sur, podríamos decir que sólo necesitaría un ramal que conectara la ciudad con *Laminium* (a través de un relieve muy complicado), para vertebrar el territorio. Así, un vistazo general a la estructura viaria del Itinerario de Antonino nos muestra que la mayor escasez de vías corresponde, como cabría esperar, a las zonas montañosas y a los grandes ríos. El amplio sector del convento escalabitano sin vías podría compensarse con la navegabilidad de Tajo, Duero, afluentes navegables de ambos y tráfico marítimo, pero, con todo, la red general podría haber sido más tupida.

Centrándonos en la Bética, queda despejada de vías la zona de Sierra Nevada y el Sistema Penibético, aunque las rutas costera y marítima suplirían esta deficiencia. La Subbética impide un ramal *Astigi-Acci* que articularía el sector oriental de la provincia. En el oeste queda sin definir un arco entre Antequera y el Estrecho, ocupado por las Sierras de Ronda, Olvera, Grazalema, Las Cabras y Campo de Gibraltar. Teniendo en cuenta que la red sería más amplia, que muchos pequeños ríos permitirían una navegabilidad al menos estacional²³ y que la navegación marítima estaba plenamente establecida (al igual que la fluvial del Betis), creemos que la red viaria general bética se adecua a las necesidades básicas de la provincia en su conjunto y de los distintos *conuentus* en particular. En la Bética, sólo *Astigi* tendría notables problemas de comunicación con el sector oriental de su convento, que se cubriría con una vía que la conectara con *Acci* (a través también de un territorio montañoso)²⁴.

De todos modos, no sólo con capitales conventuales se estructura la red viaria; hay casos en los que la cabecera-destino está en una ciudad que no es capital conventual y otros en los que estas mansiones estructuran auténticos ejes viarios radiales como lo hacen las capitales conventuales. En lo relativo al primer caso, la presencia de la mansión como cabecera-destino, podemos establecer también un equilibrio entre la frecuencia en la aparición y el auténtico valor práctico de la

²³ P. Sillières, *Les voies...*, 712-715; G. Chic, *La navegabilidad...*, *passim*.

²⁴ M. L. Cortijo Cerezo, "El papel del *conuentus iuridicus...*", *passim*.

mansión (como hemos hecho más arriba para las capitales conventuales): *Legio VII Gemina* (1-1), *Toletum* (1-3), *Turiasso* (1-3), *Salacia* (1-4), *Ossonoba* (1-2), *Italica* (1-3), desembocadura del *Anas* (1-3), *Malaca* (2-2), *Esuri* (2-3), *Laminium* (2-3), *Castulo* (4-4), *Olisippo* (4-3). En lo relativo al segundo, mansiones que ejercen un auténtico papel de eje radial redistribuidor, sin aparecer como cabecera-destino, destacan: *Bergido* (vías 18, 19, 20, en 3 direcciones), *Briceco* (vías 26, 27, en 3 direcciones), *Oceloduri* (vías 24, 26, en 3 direcciones), *Titulcia* (vías 24, 25, 26, 29, en 4 direcciones), *Anticaria* (vía 7, en 2 direcciones) y *Acci* (vías 2, 5, en 4 direcciones), destacando especialmente el papel de *Titulcia* y *Acci*, ambas en Citerior, articulando la primera la Meseta y la segunda el Sistema Penibético en cuatro direcciones (es también el caso de cabeceras-destino como *Castulo* respecto a Sierra Morena y *Salacia*, en el Alentejo portugués). Añadiríamos también *Olisippo*, en tres direcciones, porque le suponemos una importante comunicación marítima.

Otra cuestión que podría indicarnos el papel de las capitales conventuales en la estructuración de la red viaria es la relativa al lugar desde el que se hace el recuento de millas de una vía. Son sobradamente conocidos los trabajos de Castro Nunes y Estefanía en lo referente a los conventos bracaraugustano y asturicense, cuyas capitales fueron *caput viae* de las vías públicas; Sancho Rocher no pudo establecer lo mismo para el convento cesaraugustano y Prieto tampoco pudo confirmarlo en la Bética²⁵. La evidencia constata que el papel de los *conuentus* en el NW peninsular fue más activo que en el resto de la península y perduró durante más tiempo; por el contrario, la Bética casi no ha dejado pruebas de la actividad de esta unidad territorial en ninguno de los aspectos de la administración²⁶. De hecho, esta provincia muestra un claro testimonio del *caput-finis* de la vía Augusta, cuyo

²⁵ J. Castro Nunes, “Os miliarios de Nerva na *Gallaecia*“, *C.E.G.* 16 (1950) 162-174; M. D. Estefanía, “Notas para la delimitación de los Conventos Jurídicos en España”, *Zephyrus* 9 (1958) 51-57; L. Sancho Rocher, “Los conventus iuridici en la Hispania romana”, *Caesaraugusta* 45-46 (1978) 193, nº 106; A. Prieto, “Sobre los límites del *conventus cordubensis*”, *H.Ant.* 2 (1972) 128-132; *Idem*, *Estructura social del Conventus Cordubensis durante el Alto Imperio Romano* (Granada 1973) 27. Inciden sobre el tema y la posibilidad de que algunas vías nazcan o mueran en las fronteras provinciales o municipales, J. M. Roldán Hervás, *Itineraria...*, 70. G. Arias, *Repertorio de caminos...*, 61-64, 113-115 (V. Hurtado), 315-316, 321-325; J. G. Gorges, F. G. Rodríguez Martín, “De Lusitanie en Bétique: Regina et le réseau routier romain entre Guadiana et Sierra Morena”, *V mesa redonda internacional sobre Lusitania romana: las comunicaciones* (Madrid 2004) 71-75, y, en la misma mesa redonda, M. Pastor Muñoz, “Vías de comunicación y relaciones comerciales entre Bética y Lusitania”, 197-198; J. M. Fernández Corrales, *El trazado...*, 107-108; P. Sillières, “Voies romaines et limites de provinces et de cités en Lusitanie”, *Les villes de la Lusitanie romaine* (Paris 1990) 76-85.

²⁶ *Vid* nº 16. M. L. Cortijo Cerezo, “El papel del *conuentus iuridicus*...”; D. Campanile, “L’infanzia della provincia d’Asia: l’origine dei *conventus iuridici* nella provincia”, *Gli stati territoriali nel mondo antico, Vita e Pensiero* (Milano 2003) 277-284, argumenta que, en Asia, a la construcción de grandes arterias viarias podría vincularse la aparición de los *conuentus iuridici*, y aduce como argumento el caso de Licia, donde la creación de la provincia fue acompañada de una potente red viaria que marcaba las distancias a partir de la capital provincial (p. 281). Campanile establece una relación muy directa entre vías de comunicación e implantación conventual; es lógico que se estructure la red

recuento miliario comienza en el límite oriental de la misma, en el Arco de Jano, y termina en el Océano, hecho constatado por infinidad de miliarios.

Estos dos criterios, conventual en el NW y provincial en la Bética, son los mejor documentados por las fuentes (y no se excluyen mutuamente), pero habría otros testimonios:

- *Carthago Noua*, *Castulo*, límite del territorio de *Italica* y *Fines* son también lugares que parecen haber sido *caput viae*, lo que muestra la versatilidad de la administración romana en este sentido. El primero es capital conventual, pero también centro comercial de primer orden; el segundo es un centro minero explotado desde tiempos muy antiguos y nudo de comunicaciones reconocido en el Itinerario de Antonino; *Italica*, como hemos dicho, aparece en este Itinerario como destino de una vía que, en realidad, es un mero empalme con *Hispalis*, y una referencia innecesaria; *Fines* está en el límite entre Bética y Lusitania²⁷. *Anticaria* también pudo serlo, según un miliario de Domiciano²⁸. En el NW *Aquae Flaviae* es *caput viae* y nudo de comunicaciones; otras rutas miden sus distancias hasta su unión con otra vía²⁹.
- Acusativos con numeral, procedentes de las fuentes viarias: *Ad X (Vic. 1-4)*, a 10 millas de *Corduba*; *Ad Septimum Decimum (Itin. Anton. 452.4)*, a 17 de *Tarraco*. La distancia entre *Epora* y *Corduba* es de 28 millas, ubicándose *Ad X* en una posición más o menos intermedia entre ambas. *Ad Nouas* dista de *Tarraco* 30 millas, con esta *mutatio* a mitad de camino. Tal vez ambos lugares ya existían antes de su “oficialización” en la red viaria, siendo lógico que se les designara respecto a la ciudad a la que daban acceso, en ambos casos capitales provinciales. No creemos que estas mansiones viarias impliquen un *caput viae* en la capital respectiva³⁰.
- Tampoco podrían entenderse en este sentido algunos topónimos, comunes en la península y constatados en las proximidades de Córdoba o Sevilla, que hacen referencia a lugares llamados Secunda, La Tercia, Cortijo del Cuarto, Torre de Quintos..., y que se hallan a la distancia que indican sus

viaria en torno a las capitales conventuales, pero eso no implica necesariamente que el mantenimiento de la red sea competencia conventual ni que el recuento deba iniciarse en las respectivas capitales.

²⁷ P. Sillières, *Les voies...*, 56-57, 147-148.

²⁸ *CIL II*²/5, *conu. Astigitanus, Anticaria, miliaria*, p. 205.

²⁹ *CIL II* 4779-4783 para *Aquae Flaviae*. J. M. Roldán Hervás, *Itineraria...*, 70; P. Sillières, *Les voies...*, 406.

³⁰ R. Corzo, “La Via Augusta...”, 158 comenta que la diferencia de 1 milla en la distancia entre *Ad Aras* y *Corduba* en los Vasos de Vicarello (1-3; 23 millas) y el Itinerario (413, 5; 24 millas) se debe a que el segundo cuenta la entrada de la vía en la ciudad, mientras el primero no; aunque esto no puede darse por seguro. Ver respecto a *Emerita* y la Via de la Plata, G. Arias, *Repertorio de caminos...*, 321-325; respecto a todo, P. Sillières, *Les voies...*, 23-24.

nombres. Pensamos que son sólo referentes respecto a realidades locales que, incluso, no tienen por qué tener un valor administrativo³¹.

d) La realidad viaria de *Astigi*.

Se minimiza el papel de esta capital conventual:

- Citas totales: *Corduba* (7, son 5 reales y dos destinos de vía), *Hispalis* (4, son reales los 4, al no ser nunca destino), *Gades* (3, son 2 al haber un destino), *Malaca* (3, son 2 al haber un destino), *Astigi* (2, se reduciría a 1 por ser un tramo de vía repetido), ...
- *Astigi* no es cabecera de ninguna ruta, pudiendo serlo de la 10, lo que eliminaría el tramo repetido (8 y 10) y convertiría el segundo tramo de la vía 23 en la ruta directa *Hispalis-Emerita*³². Es una de tantas ciudades que sólo figura como mansión dentro de una ruta, mientras muchas otras con un *status* jurídico inferior, aparecen en varias ocasiones.
- Tampoco se plantea la ciudad como origen de una de las vías que marchan hacia *Anticaria*. Pero, dada la proximidad entre *Astigi* y *Ostippo* (37 km, unas 22-23 millas) y *Astigi-Ipagrum* (38 kms), sabiendo también que existía una vía *Corduba-Carteia* (en estos momentos secundaria) que pasaría por allí, teniendo en cuenta que un punto de partida en *Hispalis* permite englobar un territorio más amplio de la campiña agrícola y, finalmente, vista la persistencia en eludir las referencias a la ciudad, esto no nos resulta tan extraño como la oportunidad perdida de poner una cabecera en dirección a *Emerita*.
- La inexistencia de una cabecera en *Astigi* contrasta con otras estructuras viarias que parecen absurdas: *Castulo-Malaca* (5), *Gades-Corduba* (7) o *Hispalis-Italica* (9). En el primer caso, el destino natural podría haber sido *Murgi*, pero rompería con la tendencia a reducir el número de cabe-

³¹ P. Sillières, *Les voies...*, 224. R. Corzo, “La Vía Augusta...”, 160-165. El Arco de Jano comienza a contar las millas en 2 a. C. y deja en S. II, R. Corzo, “La Vía Augusta...”, 154; R. Corzo, M. Toscano, *Las vías romanas...*, 91.

³² Se podría fragmentar esta vía en dos con origen o destino en *Hispalis*, pero, dado que este desvío en la dirección de una vía es un fenómeno repetitivo en el Itinerario, vamos a considerar que es un criterio, si no lógico para nosotros, sí normal para su redactor. De todos modos, la “estética de las formas” pedía una conexión directa de las principales ciudades de la margen del Betis con *Emerita*: lo llamativo del caso, para mí, no es que se elija una ruta no directa para conectar *Hispalis* con *Emerita* (que es algo normal en el Itinerario), sino que esto se haga ignorando a *Astigi*. Aunque la ciudad ha dado pruebas de que su vitalidad político-administrativa se mantuvo a lo largo del S. III, el comercio oleario presenta cambios importantes en esa época, que afectarían a su economía y, quizás, a su valoración como centro viario, en contraste con otros de la provincia. S. Ordóñez Agulla, *Colonia Augusta Firma Astigi* (Écija 1988) 23-27 y 59-62; P. Sáez Fernández, S. Ordóñez Agulla, J. C. Saquete Chamizo, S. García-Dils de la Vega, “Hispania Baetica, provincia inmundis”, *ZPE* 155 (2005) 299-311, especialmente 310-311.

ceras-destino y a colocarlas en lugares muy conocidos (tal vez no sería el caso de *Ossonoba*, *Esuri*, *Turiasso*) o ejes viarios necesarios (*Salacia*, *Laminium*); en la Bética no se constata ningún lugar desconocido o insignificante (*Corduba*, *Malaca*, *Gades*, *Hispalis*, *Italica*), ya que la única referencia que no corresponde a una ciudad importante es la desembocadura del *Anas*, río sobradamente conocido. Respecto al segundo caso, la vía 7 es la única realmente anómala dentro de la Bética: tal vez se ha trazado así para evitar aumentar ¿innecesariamente? el número de vías³³, ya que, a diferencia de casos similares de vías en zig-zag o que efectúan un rodeo innecesario, en éste no se da la repetición de tramos³⁴. El tercero es el reflejo coyuntural de la promoción de *Italica* a colonia en tiempos de Adriano, hecho cercano en el tiempo, al que se daría una propaganda especial en Roma (ver nº 15).

- *Astigi* es el ejemplo de que el Itinerario combina el concepto de ciudad conocida con el de ciudad privilegiada. Al hacerse poco a poco una red viaria, hay ocasiones en las que el camino genera la importancia de una ciudad y otras en las que la ciudad incide sobre el camino, desviándolo de lo que sería su cauce natural. No es la importancia jurídica de una ciudad la que condiciona su primacía dentro de la red viaria, pero tampoco lo es exclusivamente el factor geográfico: es la evolución histórica del territorio (en la que las decisiones político-administrativas son básicas) la que potencia o excluye a los distintos centros, y acaba diseñando la red viaria básica de cada época que, aun manteniendo una gran unidad estructural con modelos anteriores y posteriores en el tiempo, define las prioridades de cada momento. *Astigi* es, en la Bética, el ejemplo más claro de esta realidad:
 - a) Augusto, el gran reformador provincial y conventual, provoca el desvío de la Vía Augusta de su recorrido natural, cercano al Betis y la hace llegar a *Astigi*; la ciudad aparece en igualdad de condiciones con las demás capitales conventuales en los Vasos de Vicarello; articula y desarrolla una importante red viaria terrestre y fluvial, ya que el *Singilis* comienza a ser navegable a su altura; es colonia inmune³⁵.

³³ No habría que incluir nuevas ciudades como cabecera o destino, ya que se podrían haber estructurado tres vías: *Gades-Hispalis*, *Hispalis-Malaca*, *Corduba-Malaca*.

³⁴ Ver nº 13. El que la vía llegue a *Anticaria* y, posiblemente a *Malaca*, es sintomático, ya que esta última ciudad alcanzó un gran auge en el Bajo Imperio, canalizando un comercio más agrario que minero, R. Corzo, M. Toscano, *Las vías romanas...*, 59.

³⁵ Plin. *Nat.* 3.3.12. Las demás colonias inmunes béticas: *Tucci*, *Ituci*, *Ucubi* y *Urso* no aparecen ni en el Itinerario de Antonino ni en el de Rávena, por lo que no tiene por qué existir una equivalencia entre ciudad privilegiada y mansión viaria.

- b) Con posterioridad: decae, quizás en parte por ser un centro viario potenciado artificialmente al servicio de una realidad político-administrativa concreta (en beneficio de *Anticaria* y *Malaca*; perduran *Corduba*, *Hispalis* y *Gades*). Su paralelo estaría en la relación *Olissippo-Scallabis*, en Lusitania, donde *Scallabis*, a pesar de su promoción político-administrativa al rango de colonia y capital conventual, nunca pudo superar el handicap que supuso el hecho de que el municipio c. R. fuera el mejor puerto de la fachada atlántica peninsular. En Citerior, ni *Tarraco* ni *Carthago Noua*, ejes costeros de primer orden desde los inicios de la conquista, capitales conventuales y provinciales incluso tras las reformas provinciales del Bajo Imperio, no alcanzan el valor viario de *Caesaraugusta*, que les supera en el Itinerario, en el Anónimo de Rávena (309.15-311.14; añadimos 312.1-3; también *Complutum*, 312.7-314.2, tiene más entidad que *Carthago Noua*) e incluso en el momento actual (sigue siendo un eje viario más importante y es capital de comunidad autónoma).
- Otro aspecto menor, que podríamos haber integrado al hablar del sistema radial de vías, es el hecho de que, dentro de la Bética, el astigitano es el único territorio conventual al que no podemos adscribir una vía completa, sino tramos parciales de rutas que recorren un territorio mayor. El dato no es especialmente significativo por dos motivos: el primero, porque el objetivo de las vías de comunicación es unir, no separar, tanto a nivel municipal, conventual, provincial o extraprovincial; el segundo, porque no pensamos que exista un control conventual de la política viaria. A pesar de todo, lo constatamos porque, una vez más, el convento astigitano es la excepción: por el territorio cordubense discurren en exclusividad las vías 3, 4 y 11 y parcialmente las 7 y 8; por el hispalense, las vías 9 y 23, y parcialmente las 7, 8 y 10; por el gaditano las vías 5 (nos referimos siempre a dentro de la Bética) 6 y parcialmente la 7; por el astigitano, parcialmente las vías 7 (compartida con el gaditano, hispalense y cordubense), 8 (compartida con el hispalense y cordubense) y 10 (compartida con el hispalense). Su posición central dentro de la provincia podría explicar esto, pero también sería un buen justificante para ubicar en la ciudad un nudo viario que no existe.

Finalmente, respecto a los cambios básicos que apreciamos entre este itinerario y el de Rávena, parecen ser consecuencia también de una evolución administrativa: en la Bética romana siempre fue *Corduba* la capital provincial, pero, si bien el Itinerario sigue recogiendo esa realidad, el Anónimo de Rávena nos muestra una clara primacía de *Hispalis* como eje vertebrador de la red provincial (316.11-317.19), y *Corduba* sólo aparece como cabecera en una vía (315.17-316.1) hacia *Anticaria*, ya que la conexión con *Emerita* y *Castulo* se plantea como una vía

emeritense³⁶. Lusitania no presencia cambios de interés, ya que *Emerita* es la ciudad principal en los dos itinerarios (Rávena: *Emerita*, 314.5-315.14 y 316.2-316.8; la conexión de *Ossaron* con *Emerita*, 318.4-319.15 podría incluirse aquí, aunque el sentido de la ruta sea N-S). Respecto al NW peninsular, *Asturica* acapara en el Itinerario 8 cabeceras-destino de vías, y *Bracara* sólo 5, pero, a efectos prácticos, la repetición de tramos viarios en las rutas que engloban a *Asturica* hace que se equiparen: *Asturica*: 17, 18 (19, 20), 26 (27), 32 (34); *Bracara*: 16, 17, 18, 19 (20). El anónimo de Rávena describe una vía circular que contournea el NW peninsular tomando como cabecera y proximidad de destino *Bracara Augusta*, capital de la provincia bajoimperial de *Gallaecia* (320.1-321.8).

³⁶ De todas formas, a pesar de que *Astigi* sólo aparece citada en el Anónimo de Rávena como una mansión dentro de una vía que va de *Emerita* a *Carmo*, quizás a partir del S. IV, a pesar de cierto receso económico, su importancia viaria creció (abundancia de miliarios), ya que la vía que pasaba por ella era la que conectaba *Emerita* (y Toledo-Córdoba) con el Estrecho (también en época visigoda y musulmana). S. Ordóñez Agulla, *Colonia...*, 62-63; R. Corzo, M. Toscano, *Las vías romanas...*, 180. *Vid.* nº 32. Recuérdese la vía *Corduba-Carteia*, importante hasta época julio-claudia e ignorada por el Itinerario de Antonino.