

SISTEMAS DE FINANCIACIÓN Y MEDIOS DE CONSTRUCCIÓN DE LA RED VIARIA HISPANA

Enrique Melchor Gil
Universidad de Córdoba

El artículo recoge la documentación epigráfica de construcción y reparación de vías romanas en Hispania por las autoridades provinciales, municipales y particulares. A partir de este material se plantea la problemática de la financiación y coste de conservación de las vías y las razones de intervención de los distintos poderes municipales así como las consecuencias sociales derivadas.

This article gathers the epigraphic documents about construction and reparation of Roman roads in Hispania by provincial and municipal authorities as well as individuals. From these data it's made a review of the problematic of financing and reparation expenses of roads and the reasons of supervision of the different municipal powers as well as the derived social consequences.

Tradicionalmente al estudiar la construcción de la red viaria Hispana, se han dejado bastante olvidados los sistemas de financiación, así como los medios y personas encargadas de la construcción de la red de Vías Públicas¹ (*Viae Publicae*). En este trabajo pretendemos abordar tales cuestiones, y analizar el importante

¹ *Viae publicae* son las realizadas sobre suelo público (Ulp., *Digesto*, XLIII, 8, 21), siendo construidas y mantenidas por el estado romano.

papel desempeñado por comunidades, municipios y particulares en la construcción de caminos públicos, ya que éstos complementaron la actividad constructora de calzadas que desarrolló el estado romano.

La red de vías públicas provinciales fue encomendada a los gobernadores de las provincias, los cuales delegarían en terceras personas las cuestiones relativas a su construcción y mantenimiento².

Los miliarios son reflejo de la intensa actividad desarrollada por los emperadores en materia de construcción y reparación de vías públicas; tareas que llegaron a absorber un presupuesto equivalente a una tercera parte de las rentas suministradas por las fincas imperiales.

Los testimonios de la actividad constructora y reparadora de vías por parte de los gobernadores o legados imperiales, no son muy abundantes para Hispania, ya que en la mayoría de los casos, los miliarios sólo hacen referencia a los emperadores que reinaban en el momento de construirse o repararse las calzadas; no obstante la epigrafía hispana nos proporciona los nombres de algunos de ellos:

- En la comarca del Maresme encontramos un miliario perteneciente a la Vía Sergia, ruta que a fines del siglo II a. de C. el cónsul *M(anius) Sergius* hizo construir enlazando *Ausa* (Vic), *Aquae Calidae* (Caldes de Montbui) y *Semproniana* (Granollers)³.

- *C. Calpetanus Rantius Quirinalis Valerius Festus*⁴, legado de la Hispania Citerior reinando Vespasiano y Tito, desarrolló durante su gobierno en la provincia importantes trabajos viarios. Aparece como constructor de la vía *Item alio itinere a Bracara Asturica*⁵, que es llamada en varios miliarios “*via nova*”(CIL.II, 4802, 4838, 4847, 6124); también participó en la realización de obras, de reparación, de la vía *Item a Bracara Asturicam*⁶, como nos muestra la inscripción CIL.II, 2477= 5616 de *Aquae Flaviae* (Chaves), que se fecha en el 78 a. de C., un año antes que las obras de la “*via nova*”.

² *Cod. Theo.*, XV, 1, 24 y XV, 1, 32.

³ G. Fabrè; M. Mayer; I. Roda, *Inscriptions romaines de Catalogne, I* (Barcelona/París, 1984) 210-211. *M(anius), SERGIUS M(ani). F(ilius) / PRO.CO(n)S(ule) (millia passuum) I*. El mandato de este cónsul se sitúa entre el 120 y el 110 a.C. por lo que nos encontramos ante una de las vías romanas, fechada, más antiguas de la Península. Sobre la vía *Sergia* vide Clariana Roig, J. F., “Aproximación a la red viaria de la comarca del Maresme”, *Simposio. La Red Viaria en la Hispania Romana* (Zaragoza, 1990) 116-118.

⁴ C. Calpetanus Rantius fue cónsul en el 71 d.C. G. Alföldy, *Fasti Hispanienses* (Wiesbaden 1969) 127.

⁵ P. Wesseling, *Wetera Romanorum Itineraria*. Itinerario de Antonino, 427.4-429.4 (Amsterdam 1735) (= *It. Ant.*, Wess., 427.4-429.4). Ruta que une Braga y Astorga pasando por la provincia de Orense. Para su estudio vide M^a Estefanía Álvarez, “Vías romanas de Galicia”, *Zephyrus* XI, 1960, 5-105; A. Rodríguez Colmenero, *La red viaria romana del sudeste de Galicia* (Madrid 1976) 30-61. La labor de construcción de este camino se realizó en el reinado de Tito, entre los años 79 y 80 como muestran los miliarios CIL. II, 4838 (Portella de Homen); 4803 (Saim) y 6224 (Tierra de Tribes).

⁶ *It. Ant.*, Wess., 422.2-423.5.

- *Quintus Decius Valerinus*, legado de Hispania Citerior en el 237- 238. Realizó obras de reparación en las tres vías que unían *Bracara* y *Astúrica*: La que pasaba por *Aquae Flaviae*⁷ (*CIL*.II, 2477, 2478 e *ILER*.⁸ 1890); la que discurría por la provincia de Orense⁹ (*CIL*.II, 4826, 4858, e *H.A.Epigr.*, 12-16, 1961-65, N° 2165, pág. 44); y la ruta que unía ambas poblaciones de forma no directa, por *Lucus Augusti*¹⁰ (*CIL*.II, 4870). También se ocupó de realizar reparaciones en la *Via Augusta* a su paso por la provincia de Gerona (*CIL*.II, 6243). Todas estas obras se fechan entre el 237-238 d. de C., durante el reinado de Maximino y Máximo.

- *Antonius Maximinus*, legado de la Nueva Provincia *Mauretania Tingitana*, Primer Consular y Presidente. Realizó una reparación de la vía que unía *Caesaraugusta* (Zaragoza) y *Beneharnum*¹¹ (Bearn, Aquitania), como nos muestra la inscripción *ILER*. 1998 de Siresa (Huesca), en una fecha que debe situarse entre el 383 y el 388, período en que reina Magno Máximo.

En los cuatro casos citados encontramos a la máxima autoridad de la provincia, desempeñando la función de atender las tareas de construcción y reparación de la red viaria: “*VIA NOVA*” (*CIL*.II, 4802); *VIAS ET PONTES TEMPORE VETUS/TATIS CONLAPSOS RESTITUERUNT* (*ILER*. 1890); *VIAM AB FAVCIBVS/ RVPIBVS FAMOSAM HIBERN/ ALIBVS AQVIS PERVASTATAM/ ...RESTIT(uit)* (*ILER*. 1998).

El dinero necesario para financiar las construcciones, sería proporcionado por el *aerarium*¹² y el *fiscus*; aunque los emperadores, conscientes de la importancia de mantener una red viaria extensa y en buen estado, pusieron al servicio de los gobernadores provinciales al ejército e implicaron a municipios, comunidades y a ricos particulares en los trabajos viarios.

En todas las provincias imperiales donde existieron asentamientos de legiones, estas fueron empleadas en trabajos de construcción pública¹³; vías (*CIL*.II, 2477), acueductos (*Année Epigraphique*. 1942-43, N°93), murallas (*CIL*.XIII, 5249, 7689), fueron construidos por las legiones, que poseían técnicos o especialistas para proyectar tales trabajos¹⁴, y podían aportar mano de obra especializada¹⁵.

⁷ *Item a Bracara Asturicam. It. Ant., Wess., 422.2-423.5.*

⁸ *ILER = J. Vives, Inscripciones Latinas de la España Romana* (Barcelona 1971).

⁹ *Item alio itinere a Bracara Asturica. It. Ant., Wess., 427.4-429.4.*

¹⁰ *Item a Bracara Asturicam. It. Ant., Wess., 429.5-431.3.*

¹¹ *Item a Caesarea Augusta Beneharno. It. Ant., Wess., 452.6-453.3.* Sobre esta vía vide A. Beltrán, “El puerto del Palo y la vía romana que lo atraviesa”, *Caesaraugusta*, 6 (1955) 127-140; “La inscripción romana de Siresa”, *Caesaraugusta*, 4 (1954) 132-138.

¹² Dion Cassio, LIX, 15.

¹³ Sobre el tema vide R. MacMullen, “Roman imperial building in the provinces”, *Harvard Studies in Classical Philology*, 64 (1959) 214-220.

¹⁴ Especialmente arquitectos y agrimensores: *CIL*. VI, 2454, 2754, 6275; *CIL*. VIII, 2728, etc.

¹⁵ Fabros, ferrarios, carpentarios... *convenit sociare militiae... Vegetius. De re militare* I, 7.

Los grandes ejes ruterios fueron trazados por las legiones, principal fuerza disponible, tras la conquista de un territorio, para establecer una red viaria que asegurase el control militar, político y económico de una región aún sin pacificar.

Para *Hispania Citerior*, tres miliarios confirman que las legiones *III Macedonica*¹⁶ *VI Victrix*¹⁷ y *X Gemina*¹⁸, participaron en la construcción de la ruta del Ebro, en época de Augusto; período en el que los asentamientos de tropas eran frecuentes en Hispania y que por tanto se disponía de técnicos militares y de recursos humanos que podían ser ocupados en la construcción de vías, durante el largo período de inactividad invernal.

En los sillares del puente de Martorell aparecen marcas de obreros pertenecientes a tres unidades legionarias que participaron en su construcción, entre el 16 y el 8 a. de C.; tales marcas pertenecen a las legiones *VI Victrix*, *III Macedonica* y la *X Gemina*¹⁹.

La participación de la Legio VII Gemina, en el 78 d. de C., en la construcción de la vía *Item a Bracara Asturicam*, indica que en épocas posteriores los emperadores continuaron recurriendo a las legiones para la construcción o reparación de caminos, como nos muestra *CIL. II, 2477 de Aquae Flaviae* (Chaves).

IMP. CAES. VESP. AUG. PONTI MAX. TRIB. POT. X, IMP. XX, P. P. COS. IX / IMP. T. VESP. CAES. AUG. F. PONT. TRIB. / POT. VIII IMP. XIII COS. VII. ... C. CALPETANO RANTIO QUIRINALI / VAL. FESTO LEG. AUG. PR. PR. / D. CORNELIO MAECIANO LEG. AUG. / L. ARRUNTIO MAXIMO PROC. AUG. / LEG. VII GEM. FEL. / CIVITATES X: / AQUIFLAVIENSES AOBRIGENS. / BIBALI. COELERNI EQUESI / INTERAMICI NAEBISOC. QUARQUERNI TAMAGANI.

El epígrafe nos informa de los trabajos de reparación de la vía *Item a Bracara Asturicam*²⁰, así como de todas las personas y comunidades que participaron. *C. Calpetanus Rantius* fue *Legatus Augusti Pro Praetore* de la *Hispania Citerior*; *D.*

¹⁶ C. Castillo; J. Gómez-Pantoja; M. D. Mauleón, *Inscripciones romanas del museo de Navarra* nº 1 (Pamplona 1981) 17-18. *IMP(erator) CAES(ar) DIVI / FILIUS AUG(ustus) CO(n)S(ul) XI / TRIBUNIC(ia) POT(estate) XV IMP(erator) XIII / PONTIFEX MAXSU(mus) LEG(io) IIII MAC(edonica) / M(illia passuum) XIIX*. Datación 9 a.C.

¹⁷ C. Castillo; J. Gómez-Pantoja; M. D. Mauleón, *op. cit.*, nº 2, 19-21. *IMP(erator) CAESAR DIVI F(ilius) / AUGUS(tus) CO(n)S(ul) XII / TRIBUNIC(ia) POT(estate) XVIII / IMP(erator) XIII PONTIFEX / MAXSU(mus) L(egio) VI / M(illia passuum) XX*. Datación 5 a.C.

¹⁸ G. Fatás; y M. Martín Bueno, *Epigrafía romana de Zaragoza y su provincia* (Zaragoza 1977) nº 19, págs. 25-26. *IMP. CAESAR DIVI F. / AUGUSTUS COS. XI / TRIBUNIC. POTES. XV / IMP. XIII / PONTIFE. MAXSU. / L(egio) X... GV... / M. XXXIIX*. Datación, 9 a.C.

¹⁹ G. Fabre; M. Mayer; I. Roda, "A propos du pont de Martorell: La participation de l'armée à l'aménagement du réseau routier de la Tarraconaise orientale sous Auguste", *Epigraphie Hispanique* (Paris 1984) 282-284.

²⁰ *It. Ant.*, Wess. 422.2-423.5. Creemos que los trabajos realizados fueron de reparación de la vía, ya que ésta existía al menos desde el reinado de Tiberio, como lo prueban los epígrafes *CIL. II, 4773 y 4778*. Para P. Le Roux y A. Tranoy, "Villes et fonctions urbaines dans le Nord-Ouest Hispanique sous domination romaine", *Portugalia IV-V* (1983-84) 206, todas las personas y pueblos que aparecen en la inscripción, serían los que participaron en la construcción del puente de Chaves; nosotros

Cornelius Maecianus debió ser *Legatus Augusti Legionis Septimae Geminae* y *L. Arruntii Maximi* pudo ser *Procurator Provinciae Asturiae et Gallaeciae*²¹.

El gobernador provincial se encargaría de supervisar la realización de la obra y de designar a los directores de ésta; tales funciones pueden ser deducidas de las mismas atribuciones que el gobernador provincial posee con respecto a las obras públicas de las ciudades²².

El legado de la legión *VII Gémina*, al frente de parte de sus tropas, y a petición del gobernador provincial²³, prestaría la ayuda técnica necesaria para la reparación del camino. Las legiones eran quienes poseían los arquitectos y agrimensores necesarios para tales trabajos, como nos muestra la correspondencia entre Plinio y Trajano. Plinio el Joven, como gobernador de Bitinia, solicitó frecuentemente técnicos al emperador. Trajano tras resistirse a enviarlos de Roma, le contestó que los pidiese al gobernador de Moesia Inferior, quien sí los poseería por ser ésta una provincia con acuartelamientos militares²⁴.

Probablemente, la participación de la *Legio VII Gemina*, también incluiría la aportación de mano de obra para realizar la reparación de la vía, que sería completada con el trabajo de las comunidades citadas en la inscripción.

El *Procurator Provinciae*, debió encargarse de la supervisión y coordinación de los trabajos de reparación de la vía²⁵, efectuados por las poblaciones que aparecen citadas en el epígrafe. Probablemente nos encontramos ante una vía que fue reparada con fondos del estado, los cuales fueron complementados demandando corveas a las comunidades por las que el camino discurría, método usado desde inicios del Imperio²⁶. Como nos confirma P. Le Roux, la presencia del *Procurator* parece indicar que la financiación de la vía no sólo fue a cargo de las diez comunidades²⁷. Ante este sistema de construcción es lógico pensar que un *Procurator Provinciae*, encargado de centralizar todos los servicios relativos y dependientes del fisco²⁸, controlase el trabajo de cada comunidad; también es lógico suponer que el *Procurator* se encargase del mantenimiento y aprovisionamiento de la *Legio VII Gemina*.

creemos que esta reparación de época de Tito, 78 d.C., no debe de relacionarse con la construcción del puente, realizada en el 104 d.C., reinando Trajano y efectuada sólo por los *Aquiflavienses*.

²¹ Cfr. Hübner, *CIL*, II, 2477. También pudo ser el Procurador de la provincia *Hispania Citerior*.

²² *Digesto*, I, 16, 7, 1.

²³ Como se establece en el *Digesto*, I, 16, 7, 1.

²⁴ Plinio el Joven, *Epistolae* X, 62.

²⁵ Como señala el *Digesto* I, 16, 7, 1, el gobernador de la provincia designaría formalmente a los encargados de dirigir las obras.

²⁶ R. MacMullen, *op. cit.*, 214 y 220. El pago de impuestos por corveas, está testimoniado en los reinados de Adriano (*CIL*, IX, 2828; *CIL*, VIII, 8828) y Severo Alejandro (*CIL*, VIII, 8701). Este sistema de construcción pública aparece recogido para el Bajo Imperio en el *Cod. Theo.* 11, 17, 4 y 15, 1, 49.

²⁷ P. Le Roux, "L'armée de la Península Ibérique et la vie économique sous le Haut-Empire Romain", *Armées et Fiscalité dans le Monde Antique* (París 1977) 363.

²⁸ J. Muniz Coello, *El sistema fiscal en la España Romana* (Huelva 1980) 143-146.

También en la Bética una serie de testimonios indirectos nos hacen pensar que las legiones trabajaron en la construcción de la red viaria. En un miliario de Domiciano²⁹ se hace referencia a la *Via Augusta* como vía militar: *Viam Augustam Militarem*; pero las definiciones de vía militar no cuadran con las características de la *Via Augusta*, que estaba alejada de toda frontera amenazada y discurría por una provincia senatorial, que no disponía de tropas acuarteladas. Como hemos propuesto en otro trabajo, la denominación *Viam Augustam Militarem* puede hacer referencia a los orígenes del camino, ligados primero a las legiones, como vía militar, y posteriormente al emperador Augusto, como vía pública. El mismo nombre de *Via Augusta* sólo aparece en la Bética, en los miliarios de los emperadores flavios (CIL.II,4697, 4721 y R.E.A., 83, 1981), quienes querían recordar los grandes hitos constructivos de la vía y relacionarlos con la gran reparación general que ellos efectuaron³⁰. Es probable que el camino republicano, que posteriormente fue reestructurado por Augusto y llamado *Via Augusta*, fuese construido y mantenido por las legiones, ya que éstas invernarón con frecuencia en la *Hispania Ulterior*³¹.

Las comunidades, municipios y colonias de Hispania también desarrollaron una activa labor en materia de construcción y reparación de caminos, ya fuesen *viae publicae*, pertenecientes al estado, o *publica itinera*³², pertenecientes a las mismas ciudades.

Como vimos al estudiar el epígrafe CIL.II, 2477 de *Aquae Flaviae*, las comunidades indígenas fueron implicadas por el estado en la construcción de una vía pública provincial; este hecho no aparece aislado, ya que tenemos otros testimonios que confirman la participación de municipios en trabajos de reparación o construcción de vías públicas provinciales:

²⁹ P. Sillieres, "A propos d'un nouveau milliaire de la *Via Augusta*, une *via militaris* en Bétique", *REA* LXXXIII (París 1981) 255-271 = *REA* 83 (1981).

³⁰ E. Melchor Gil, "Comunicaciones entre Astigi y la Campiña de Córdoba, en época romana: Vía Augusta y camino de Metedores", *Ariadna* 8 (1991) 88. De esta forma los emperadores flavios, pudieron intentar ligar a ellos la figura de Augusto, y aparecer como los continuadores de su obra en la Bética.

³¹ Una prueba de la existencia de campamentos romanos junto a la *Via Augusta*, es la aparición del topónimo "Quintana", que encontramos en el trayecto *Corduba-Astigi* (Aldea Quintana), y que puede relacionarse con una de las puertas de los campamentos romanos (*Quintana Porta*). En el momento de redactar nuestro trabajo, el profesor José García Romero, nos ha informado de la aparición de abundantes monedas de finales de la República en Aldea Quintana, las cuales proceden de diferentes cecas, así como otros objetos que confirmarían nuestra hipótesis.

³² Según establece Ulpiano, *Digesto*, XLIII, 7.3 y XLIII, 8.22, las *viae vicinales*, cubrían las comunicaciones secundarias, llevando desde las vías públicas a determinadas ciudades, a núcleos de población rurales o a otras vías públicas; podían ser públicas (*publica itinera*) o privadas (*privata itinera*): *Publica itinera*. Vías realizadas sobre suelo público, siendo construidas y mantenidas por los municipios, colonias, u otras entidades de gobierno local (*Lex Ursonensis*, LXXVII y LXXVIII). *Privata itinera*. Vías realizadas sobre propiedades privadas, construidas y mantenidas por los propietarios de las tierras que atravesaban (Ulpiano, *Digesto*, XLIII, 8, 21 y 22).

* *Hispania Antiqua Epigráfica.*, 6-7 (1955-56) N°971, pág.17.Jaca.

L. VAL(erius). VERAIVS. SER(gia tribu). II VIR/ BIS HANC VIAM RESTITUIT CAE...../ VALERIANVS/ AMICVS³³.

Inscripción situada a la entrada del valle del Aspe, grabada sobre una roca. Perteneció a la vía que pasaba a *Hispania*, procedente de Francia. *Item a Caesarea Augusta Beneharno*³⁴. Su carácter de vía pública provincial, nos es confirmado por el epígrafe ILER. 1998 de Siresa, en el que aparece el Legado de la Nueva Provincia Mauritania Tingitana, *Antonius Maximinus*, realizando importantes labores de reparación.

El que un duunviro aparezca dirigiendo los trabajos de reparación de una vía pública provincial, es prueba inequívoca de que los municipios fueron implicados en los trabajos de construcción y reparación de la red viaria de carácter provincial.

* CIL.II, 2478, *Aquae Flaviae* (Chaves, vila Real). Datación: 104 d.de C.

IMP(eratore) CAES(are) NERVAI TRAIANO AUG(usto) GER(manico) DACICO PONT(ifíce) MAX(imo) TRIB(unicia) POT(estate) CO(n)S(ule) V P(ater) P(atriciae) AQUIFLAVIENSES/ PONTEM LAPIDEUM/ DE SUO F(aciendum) C(uraverunt).

Inscripción realizada sobre una columna y colocada sobre el puente de *Aquae Flaviae*. Esta población era una “ciudad puente” que controlaba el paso sobre el río Támega y actuaba como nudo viario, ya que por ella pasaba la vía *Item a Bracara Asturicam* y allí desembocaban las rutas que venían del distrito minero de Trêsmiñas y de Jales³⁵.

Los primeros miliarios conocidos de la vía *Item a Bracara Asturicam*, son de Tiberio (CIL.II, 4773, 4778,...); posteriormente Claudio (CIL.II, 4770 y 4771) y Tito (CIL.II, 2477) ordenaron realizar trabajos de reparación. Es probable que durante todo este período el cruce del río se hiciese por barcas, o que existiese un puente de madera, en contraposición al “*pontem lapideum*” indicado en la inscripción. La construcción del puente, en el 104, debe ponerse en relación con el estatuto municipal alcanzado por *Aquae Flaviae*, que le obligaría a dotarse de obras de infraestructura propias de su rango, que facilitasen la comunicación con las comunidades que dependían administrativamente del nuevo municipio.

* CIL.II, 2886. Inmediaciones de *Uxama* y *Segeda* (Soria).

HANC. VIAM/ AUG(USTAM)/ L. LUCRETIUS DENSUS/ II VIRUM/ FECIT.

Epígrafe inscrito sobre una gran roca. La expresión *viam augustam*, no puede hacer referencia a la calzada que desde los Pirineos llegaba hasta Gades, ya que el lugar de aparición de la inscripción queda muy lejano al recorrido de dicho cami-

³³ Este epígrafe y la vía a la que perteneció han sido estudiados por A. Beltrán, *op. cit.*, 127-140.

³⁴ *It. Ant.*, Wess., 452.6-453.3.

³⁵ P. Le Roux y A. Tranoy, *op. cit.*, 206; A. Rodríguez Colmenero, *op. cit.*, 78-79 y 82-90.

no. Creemos que esta expresión sólo tiene sentido si entendemos que hace referencia a una vía pública provincial, que en este caso sería construida, al menos en un tramo, por un municipio; suponemos que a instancias del poder central.

Ante los testimonios presentados, creemos que los municipios y comunidades indígenas desempeñaron un importante papel en la construcción y reparación de la red viaria hispana.

Es muy significativo que las leyes municipales y coloniales regulen con todo detalle el sistema de participación de los habitantes de la ciudad en la realización de obras públicas³⁶; así como las atribuciones de los magistrados en materia de vías³⁷. La construcción y reparación de las vías que discurrían por el municipio, ya fuesen de propiedad municipal o estatal, bien pudo ser uno de los factores determinantes que motivaron la especificación tan cuidadosa de tales trabajos.

Es lógico pensar que el sistema provincial de la administración romana intentase descargar parte de sus obligaciones en las entidades administrativas de carácter municipal, como tenemos testimoniado en las labores de realización del censo y de recaudación de impuestos. Por tanto no debe extrañarnos que también se delegasen funciones en materia de construcción y reparación de vías, dado el interés que Roma mostró, en el Alto Imperio, por limitar al máximo el número de funcionarios dependientes de la administración central³⁸.

Otros dos epígrafes nos informan de las tareas de construcción desarrolladas por comunidades y municipios en dos caminos de los que no tenemos referencias de que sean vías públicas provinciales.

* *Année Epigraphique*. (1985) Nº 523. Vila Nova de Foz Côa, Distrito de Guarda. Datación: siglo II d. de C.

ASANIANC(enses) VIA(m) FECERUNT.

Epígrafe inscrito en un afloramiento granítico. Para Patricio Curado sería una *via vicinalis* realizada en el territorio de la *civitas* lusitana de los *Banienses*, o más probablemente de los *Meidubrigenses*³⁹.

La forma directa de expresar la labor de construcción de la vía, parece indicarnos que ésta fue realizada mediante prestaciones personales, en trabajo, de los Asaniancenses. Los sistemas de construcción comunal, se explican normalmente

³⁶ En la realización de las obras públicas decretadas por el *ordo*, podía exigirse la participación de los habitantes de la ciudad, así como de las yuntas de animales, estableciéndose un límite de días al año, por persona y yunta, para tales prestaciones y quedando exentos los menores y mayores de cierta edad. *Lex Irnitana*, cap. LXXXIII; *Lex Ursonensis*, cap. XCVIII.

³⁷ Sobre las posibilidades de actuación de los magistrados en materia de construcción y reparación de vías vide *Ley Irnitana*, cap. LXXXII; *Lex Ursonensis*, cap. LXXVII; *Lex Municipii Tarentini*, lins. 39-40.

³⁸ Sobre el tema vide P. Garnsey; R. Saller, *El Imperio Romano. Economía, Sociedad y Cultura* (Barcelona 1990) 32-39.

³⁹ F. Patricio Curado, *Ficheiro Epigráfico*, 11 (1985) nº 48.

dentro de comunidades pequeñas y con pocos recursos⁴⁰, como parece ser el caso que nos ocupa.

* *CIL.II*, 760. Alcántara (Cáceres). Datación 105 d. de C.

MUNICIPIA/ PROVINCIAE/ LUSITANIA STIPE/ CONLATA QUAE OPUS/ PONTIS PERFECERUNT/ IGAEDITANI/ LANCIENSES OPPIDANI/ TALORII/ INTERANNIENSES/ COLARNI/ LANCIENSES TRANSCUDANI/ MEIDUBRIGENSES/ ARABRIGENSES/ BANIENSES/ PAESURES.

Lápida que iría colocada sobre el arco del puente. Originariamente fueron dos inscripciones. Para financiar la construcción del puente se hizo una “*conlatio stipis*” entre varios municipios lusitanos; debido a que esta obra alejada de núcleos urbanos de importancia, beneficiaría a todas las comunidades implicadas⁴¹. Esta obra de utilidad pública realizada con presupuestos municipales debió de interesar a la administración romana provincial, que pudo exigir tributos especiales y aglutinar a los pueblos mencionados en la lápida para construir el puente⁴².

Gracias a los testimonios aportados por la epigrafía Hispana y a otros procedentes de otras regiones del imperio; podemos afrontar un intento de reconstrucción de los medios empleados por los municipios y comunidades para construir y mantener su red viaria.

Cualquier decisión relativa a las vías públicas del municipio o colonia correspondía al *ordo decurionum*, que autorizaba mediante decreto su reparación o construcción⁴³, mientras que los magistrados municipales se encargarían de que las obras fuesen ejecutadas⁴⁴. En determinadas ocasiones, se pudieron nombrar a personas destacadas del municipio para desempeñar misiones específicas relacionadas con la construcción pública municipal: *Curator balinei* (*CIL.II*, 5354, 4610), *curator templi* (*CIL.II*, 4202). Este sería el caso de los *curatores viarum*, de los que no nos han llegado testimonios para Hispania⁴⁵.

Los magistrados tuvieron plena competencia en materia de vías dentro del territorio municipal o colonial, siempre que no hubiese perjuicio para los propieta-

⁴⁰ Cfr. R. P. Duncan-Jones, “Who paid for public buildings in Roman cities?”, *Roman Urban Topography in Britain and the Western Empire* (Londres 1985) 28.

⁴¹ J. Liz Guiral, *El puente de Alcántara: Arqueología e Historia* (Madrid 1988) 112.

⁴² Idem, 130-131.

⁴³ *Rubrica. De viis itineribus fluminibus fossis cloacis. Quas vias itinera flumina fossas cloacas <facere> inmittere comutare eius municipi Iviri ambo alterve volet, dum ea <e>x decurionum conscriptorumve decreto... Ley Irnitana, cap. LXXXII.*

⁴⁴ Los duunviros según la *Ley Irnitana* (cap. LXXXII); los duunviros y ediles según la *Lex Ursonensis* (cap. LXXVII) y los cuatorviros, los duunviros y los ediles según la *Lex Municipii Tarentini* (Lins. 39-40).

⁴⁵ J. F. Rodríguez Neila, *La Administración Municipal en la Hispania Romana (siglos I a.C. - I y II d.C.)* (Sevilla 1976) 1516 (Tesis Doctoral Inédita), señala la posible existencia de un magistrado, dedicado especialmente al cuidado y mantenimiento de las vías de una localidad. Se trataría de un [*Praefectus viarum*], según la lectura que hace de *CIL. II*, 2886 (Lara de los Infantes).

rios⁴⁶. Podían arrendar las obras en pública subasta, como se establece en el capítulo LXIII de la *Ley Irnitana* y como nos confirma Sículo Flacco, al informarnos que las vías públicas estatales estaban bajo la vigilancia de los curatores y eran construidas por empresarios que obtenían la adjudicación de las obras⁴⁷. Del texto podemos deducir que las obras de construcción y reparación de caminos frecuentemente saldrían a pública subasta; forma tradicional que tenía el estado de adjudicar un trabajo o *locatio operis*⁴⁸. En otras ocasiones los magistrados se pondrían al frente de las obras, como hemos visto en varios epígrafes hispanos: *L. Valerius Veraius...Ilvir bis hanc viam restituit...* (*Hispania Antiqua Epigráfica.*, 6-7, 1955-56, N^o971); *hanc viam Augustam L. Lucretius Densus II virum fecit* (*CIL*.II,2886).

Dado el alto coste de los trabajos de construcción y reparación viarios, los municipios dispusieron de varios medios para obtener su financiación:

- Como indica Sículo Flacco, las vías públicas municipales (*viae vicinales*), eran construidas y mantenidas por los magistrados de los *pagi*, quienes podían exigir a los propietarios las prestaciones necesarias (*Qui operas a possessoribus ad eas tuendas exigere soliti sunt*) o asignar a cada propietario el cuidado de mantener la porción de vía que atravesaba su dominio (*Aut, ut comperimus, uni cuique possessori per singulos agros certa spatia adsignantur, quae suis impensis tueantur*)⁴⁹. Un sistema de construcción similar, aunque referido a una vía urbana, lo podemos constatar en Falerio Piceno, donde una calle fue construida con aportaciones económicas de los dueños de terrenos, situados en las inmediaciones del foro, por los negociantes y las corporaciones profesionales que desarrollaban sus actividades en el foro⁵⁰. Este tipo de actuación es corroborado por la *Tábulas Heraclea*, donde se establece que el mantenimiento y reparación de las vías urbanas debe ser asumido por los propietarios de las construcciones que las bordean⁵¹, mientras que la comunidad sólo se hace cargo de los tramos de vías que discurren junto a edificios públicos⁵².

⁴⁶ *Lex Ursonensis*, cap. LXXVII; *Lex Municipii Tarentini*, líns. 39-40; *Lex Irnitana*, cap. LXXXII. Según nos indican los textos citados, las principales labores efectuadas en las vías serían de construcción (*facere*) y de reparación o renovación (*commutare*).

⁴⁷ *Nam sunt viae publicae, quae publice muniuntur et auctorum nomina optinent. Nam et curatores accipiunt, et per redemptores muniuntur...*, Sículo Flacco, *De Conditionibus Agrorum*. Editor, R. Lachmann, *Gromatici Veteres* (Berlín 1848) 146, líns. 2 a 4. Creemos que el sistema de adjudicación de los trabajos viarios de financiación estatal, también pudieron ser empleados a nivel municipal, como se contempla en la *Ley Irnitana*, cap. LXIII, *Rubrica. De locationibus legibusque locationum proponendis et in tabulis municipi referendis*.

⁴⁸ P. Leuregans, "L'origine administrative du terme 'locatio' dans la 'locatio-conductio' romaine", *Eos* LXV (1977) 303-322.

⁴⁹ Sículo Flacco, *De Conditionibus Agrorum*. Edición de R. Lachmann, *op. cit.*, 146, líns. 6 a 14.

⁵⁰ *IMP. CAESARE / TRAIANO HADRIANO / AUG. III COS. / VIA NOVA STRATA LAPIDE / PER MEDIUM FORUM PECUAR. / A SUMMO VICO LONGO AD / ARCUM IUNCTUM CAPITOLIO / EX CONLATIONE MANIPRETII / POSSESSORUM CIRCA FORUM ET NE/GOTIANTIIUM / ITEM COLLEGIA QUAE ATTINGUNT EIDEM FORO / IIVIRATU..L. TA... CIL. IX, 5438.*

⁵¹ *Tabula Heraclea*, *CIL*. I(2), 593, líns. 20-23.

⁵² *Tabula Heraclea*, *CIL*. I(2), 593, líns. 29-31.

• Otro sistema consistiría en el libramiento de fondos públicos municipales procedentes de lo recaudado por impuestos y contribuciones municipales, por donaciones, por multas, por alquiler de tiendas y tierras municipales, por el pago de la *summa honoraria*, etc. Probablemente este fue el sistema utilizado para la construcción del puente de *Aquae Flaviae*, como indica la expresión:... *pontem lapideum de suo faciendum curaverunt*⁵³ (CIL. II, 2478). Para la edificación del puente de Alcántara, el sistema de libramiento de fondos públicos debió ser similar; aunque la financiación fue realizada por las aportaciones en metálico de un grupo de comunidades interesadas en la realización de una obra pública común: *Municipia provinciae Lusitania stipe*⁵⁴ *conlata...opus pontis perfecerunt* (CIL.II, 760).

• En determinadas ocasiones los municipios recurrieron a solicitar al emperador la imposición de tasas o impuestos extraordinarios, con los que financiar la construcción o reparación de vías, como podemos ver en varios epígrafes:...*vectigal viae silici stratae ita instituisse...* (ILS. 2666a⁵⁵); ...*ex auctoritate Imp. Caes. T. Aeli Hadriani Antonini Pii P.P. via a Milevitanis munita ex indulgentia eius de vectigali rotari.* (CIL.VIII, 10327-8).

Los ricos propietarios también pudieron ser obligados por el estado a colaborar en la construcción y mantenimiento de las vías públicas, pues, se les podía exigir periódicamente una suma de dinero fija⁵⁶ para tales tareas. Como señala C. Nicolet, si la red viaria fue construida por el estado y las comunidades, su mantenimiento descansó, en buena parte, en los propietarios o *possessores* de las tierras que las circundaban⁵⁷. Así para la construcción o mantenimiento de ciertas vías públicas, el estado exigió una *summa certa* o *vectigal*, como nos muestra alguna inscripción⁵⁸.

• Un último sistema consistiría en exigir prestaciones personales a los miembros de la comunidad, ya que como vimos éstas pueden ser demandadas por decreto de los decuriones⁵⁹. Como señalamos anteriormente, este pudo ser el caso de la vía construida por los *Asaniancenses* (*Ann. Epigr.*, 1985, Nº 523).

⁵³ La fórmula "*de suo faciendum curavit*" es utilizada frecuentemente cuando un evergeta quiere indicar que hizo determinada obra costeándola con su dinero (CIL. II, 1649, 1939; A.E., 1978, nº 402, 1981, nº 563). Es probable que los municipios adoptasen la misma expresión para señalar que una obra fue realizada con dinero procedente de las arcas municipales.

⁵⁴ J. Toutain, "stipe", en C. Daremberg, E. Saglio; E. Pottier, *Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines* (París 1877-1919), vol. IV, 1515 y ss. Sobre donaciones realizadas "de stipe", vide A. Caballos Rufino, "M. Trahivs, C. F. Magistrado de la Itálica tardorrepublicana", *Habis* 18-19 (1987-88) 299-317.

⁵⁵ ILS. = H. Dessau, *Inscriptiones Latinae Selectae* (Alemania 1974) (2ª edición).

⁵⁶ *Nam sunt viae publicae, quae publice muniuntur et auctorum nomina optinent..., et in quarundam tutelam a possessoribus per tempora summa certa exigitur.* Sículo Flacco, *De Conditionibus Agrorum*. R. Lachmann, *op. cit.*, 146, líns. 2 a 6.

⁵⁷ C. Nicolet, "La table d'Héraclée et les origines du cadastre romain", *L'Urbs. Espace urbain et histoire. Ie. siècle avant J.-C. - IIIe. siècle après J.-C.* (París 1987) 10.

⁵⁸ *IMP. CAESAR M. ANTONIUS GORDIANUS... PROVIDENTIA SUA REDDITO ORDINARIO VECTIGALI TUTELAE EIUS RESTITUIT.* CIL. X, 6954.

⁵⁹ Vide nota nº 36.

Los sistemas de financiación señalados pudieron utilizarse de forma conjunta o independiente, según las necesidades y los recursos disponibles por el municipio. Así el mercado de *Auzia* (Mauritania) fue construido con las *sportulae* de los decuriones y con las contribuciones en trabajo del *populus*⁶⁰.

Sobre la financiación de caminos y puentes de uso público por particulares, tenemos varios testimonios que nos muestran a munificentes ciudadanos prestando ayuda económica para la realización de tales trabajos:

* *CIL.II*, 3089 = 5095. Sepúlveda (Segovia). Datación de fines del siglo I o del II d. de C.

*PRO SAL(ute) ORDINIS [- - -]/ [M(arcus)?] VAL(erius) NATALIS MATERN [US..] II[VIR? - - -]II [..]VISI[...SME[- - -]V PONO [..] S[...T]I [- - -] E[.JOT [..]AVII VIII M VA[- - -]I[- - -]E/ TORQVATO ET MA(gio?) CO(n)S(ulibus) CONVIVANT S/[EMPER] FELICITER*⁶¹.

Inscripción rupestre de la margen izquierda del río Castilla, dos kilómetros al Oeste de Sepúlveda, a unos 15 metros río abajo del puente Talcano.

J. Santos Yanguas, cree que la construcción del puente fue financiada por el municipio y que el duunviro sería el encargado de realizar la obra⁶².

Para nosotros la inscripción conmemora la construcción de un puente, donado por el ¿duunviro? *M. Valerius Natalis Maternus*. El encabezamiento de la inscripción, "*pro salute*", es bastante frecuente en epígrafes que conmemoran la realización de donaciones, como podemos ver en *CIL. II*, 1305 o en un epígrafe de *Caparra*, reconstruido por A.U. Stylow⁶³. Por otra parte, la aparición en la línea cuarta de otro *M. Va[lerius]*, nos lleva a pensar que nos encontramos ante una donación testamentaria cumplida por el hijo y heredero de *M. Valerius Natalis Maternus*.

* *CIL.II*, 3221 = 6339. *ORETUM* (Almagro, Ciudad Real). Datación. Siglo II d. de C.

P. BAEBIUS VEINUSTUS P. BAE/BI VENETI F. P. B/AEBI BAESISCE/IRIS NEPOS ORIETANUS PETENITE ORDINE ET POIPULO IN HON/OREM DOMUS/ DIVINAE PONTIEM FECIT EX HSI/XXC CIRCENSIBIUS EDITIS DONO/ D(edit) I(demque) D(edicavit).

P. Baebius Venustus, oretano, a petición del ordo de los decuriones y del pueblo, construyó un puente que costó 80.000 sestericios y lo dedicó celebrando juegos circenses. Este epígrafe nos muestra como en determinadas ocasiones los mu-

⁶⁰ *Macellum cum porticibus... ex sportulis decurionum operisque popularium a fundamentis coeptum perfecit dedicavitque... ILS. 5590*. Esta construcción, aunque no es viaria, sirve para ilustrar la idea señalada.

⁶¹ Tanto la datación como la lectura que presentamos ha sido realizada por J. Santos Yanguas, "La inscripción del puente Talcano, Sepúlveda, Segovia (*CIL. II*, 5095 = 3089). Nueva lectura e interpretación", *Symbolae Ludovico Mitxelena Septuagenario Oblatae* (Vitoria 1985) 537-546.

⁶² J. Santos Yanguas, *op. cit.*, 540-541.

⁶³ A. U. Stylow, "Apuntes sobre epigrafía flavia en Hispania", *Gerión* 4 (1986) 303-307.

nicipios debieron pedir ayuda a ricos particulares, para poder sufragar obras o servicios de costosa financiación.

* *CIL.II, 5690. Legio VII (León). Datación. Siglo II d. C.*

Cara a) *L(oco) P(ublico) F(acto) DOM(itia) PRESSIL[LA CUR(antibus)] LIB(ertis) D(omitio) A[TICO ET] AEL(io) [- - -] FEC[it OPUS PONTIS].*

Cara b) *[L(oco) P(ublico)] F(acto) DOM(itia) PRESSILLA EFFECIT OPUS P(ontis) CU(raverunt) [LIB(erti)] DOM(itius) A[TTIC]US ET [-ca. 10-12-] XX.*

Para J. Mangas, la obra costeada por *Domitia Pressilla*, fue un puente que estaría situado en las cercanías del campamento⁶⁴. *Domitia Pressilla*, debió pertenecer a la oligarquía militar, ¿acaso esposa de un *legatus legionis VII Geminae*?, ya que es frecuente que las mujeres de altos cargos de la administración se presenten como benefactoras de las ciudades hispanas en las que residían⁶⁵.

En una comunidad surgida al amparo de un campamento militar, encontramos a una evergeta sufragando una obra pública y cubriendo unos servicios, que normalmente asumen los municipios.

* *CIL.II, 3167. Ercavica (Sacedón, Cuenca). Datación. Epoca de Augusto o Tiberio.*

EX REDITU PECUNIAE/ QUAM [C(aius)?] IULIUS CEL[S]US/ REI PUBLICAE LEGAVIT/ DECRETO ORDINIS/ M[U]N(icipii) ER(cavicensium) VIA FACTA HS(sestertium) C(entum milibus) M(ilia) P(assuum) VIII⁶⁶.

Inscripción grabada en un gran bloque de piedra natural. *C. Iulius Celsus* legó al municipio de *Ercavica* una suma de dinero para que con sus intereses se construyese una vía. Una vez el municipio acumuló el capital necesario para la obra, hizo un camino de ocho millas romas de longitud, que costó cien mil sestercios.

El legado del evergeta especificaba claramente en que debía gastarse el dinero, como lo indica la fórmula “*ex redito*”, permitiendo a la ciudad disponer del control del capital hasta que los intereses generados permitiesen financiar la construcción de la vía⁶⁷.

La suma de cien mil sestercios empleada para la realización de una vía que recorre ocho millas de territorio montañoso, parece bastante baja si la comparamos

⁶⁴ La “P” no sería de *portae* ni de *publicum*, por lo que debe ser de *pontem*. La expresión *effice-re pontem* aparece recogida en Ps. Frontin., *Strat.* 4, 2, 1. J. Mangas, “Puente romano de Legio VII Gemina (*CIL. II, 5690*)”, *Studia Historica*, 4-5 (1986-87) 245-250.

⁶⁵ El caso mejor conocido sería el de *Domitia Vetula*, la dedicante del templo de Marte en *Emerita*. Esposa de *L. Roscius Paculus*, quien debió desempeñar un importante cargo administrativo en *Emerita*. P. León Alonso, “Los relieves del templo de Marte en Mérida”, *Habis* I (1970) 194-197.

⁶⁶ Texto reconstruido por G. Alföldy, *Römisches Städtewesen auf der Neukastilischen Hochebene* (Heidelberg 1987) 70-74.

⁶⁷ D. Johnston, “Munificence and municipia: Bequest to town in classical roman law”, *J.R.S.* 75 (1985) 117.

con los precios de reparación de las vías italianas, donde el coste medio por milla oscilaba entre sesenta y seis mil y ciento diez mil sestercios⁶⁸. No obstante hemos de tener en cuenta que no todas las vías irían pavimentadas y con las cuatro capas que conformaban su estructura interior⁶⁹. Suponemos que la construcción de vías terrenas, o de las llamadas "ligeras", reducirían de forma considerable los costes⁷⁰ y prestarían similares servicios que las de más compleja construcción. Así el precio resultante de doce mil quinientos sestercios por milla del camino de *Ercavica*, tan sólo suponía una sexta u octava parte del coste de la reparación de una vía principal.

* *CIL.II,3270. Castulo* (Cazlona, Linares, Jaen).

La datación es bastante problemática. Para R.P. Duncan-Jones, debemos fechar la inscripción entre el 20 y el 160 d. C.; mientras que para J.M^a. Blázquez el epígrafe es del siglo II⁷¹.

Q. TORIO Q. F. CULLEONI/ PROC. AUG. PROVINC. BAET/ QUOD MUROS VETUSTATE/ COLLAPSOS D.S.P. REFECIT SOLUM/ AD BALINEUM AEDIFICANDUM/ DEDIT VIAM QUAE PER CASTUL./ SALTUM SISAPONEM DUCIT/ ADSIDUIS IMBRIBUS CORRUPITAM MUNIVIT SIGNA VENE/RIS GENITRICIS ET CUPIDI/INIS AD THEATRUM POSUIT/ HS CENTIES QUAE ILLI SUMMA/ PUBLICE DEBEATUR ADDITO/ ETIAM EPULO POPULO REMISIT/ MUNICIPES CASTULONENSES/ EDITIS PER BIDUUM CIRCENS./ D.D.

Q. Torius Culleo procurador de Augusto de la provincia Bética, entre otras evergesias, reconstruyó el camino que a través del *Saltus Castulonensis*, llevaba a Almadén, destruido por los frecuentes aguaceros.

Analizada en su conjunto, es una de las mayores donaciones hechas a un municipio romano de Occidente. R.P. Duncan-Jones, considera posible, que *Q. Torius Culleo* prestase el dinero que la ciudad debía de pagar por el arriendo de las minas, que alcanzaría la suma de diez millones de sestercios. Cuando la ciudad le devolvió el dinero, *Q. Torius* decidió gastarlo en actos evergéticos⁷².

Dentro del campo de las hipótesis, intentaremos calcular cuál pudo ser el coste medio de reparación de una milla romana. La reparación de la muralla aparece individualizada con la fórmula "*de sua pecunia*", puede que para separarla de las

⁶⁸ T. Pekáry, *Untersuchungen zu den römischen Reichsstrassen* (Bonn 1968) 93-95. Si el costo de reparación de una milla de vía romana, oscilaba entre 66.000 y 110.000 sestercios, la construcción de una milla de vía romana, pudo costar medio millón de sestercios. Otros datos sobre el tema nos son proporcionados por R. P. Duncan-Jones, "The Procurator as Civic Benefactor", *J.R.S.* LXIV (1974a) 81; *The Economy of the Roman Empire. Quantitative Studies* (Cambridge 1974b) 124-125.

⁶⁹ Cfr. P. Sillières, "La rareté des voies romaines en Hispanie méridionale: explication et conséquences", *Historia* 60 (1989) 106-107.

⁷⁰ Sobre estos tipos de vías, vide E. Melchor Gil, *La red de comunicaciones romana en la provincia de Córdoba*. Memoria de Licenciatura inédita (Córdoba 1987) 197-198.

⁷¹ R. P. Duncan-Jones, *op. cit.* (1974a) 184; J. M. Blázquez, "La epigrafía de Cástulo. Consideraciones históricas", *Nuevos estudios sobre la romanización* (Madrid 1989) 299-302.

⁷² R. P. Duncan-Jones, *op. cit.* (1974a) 82.

donaciones que se hicieron con la suma de dinero del préstamo. Si a la suma de diez millones de sestercios, le quitamos el precio de las dos estatuas, que pudieron ser de plata, y del suelo de las termas nos quedaría un mínimo de nueve millones seiscientos cincuenta mil sestercios⁷³. Teniendo en cuenta que la distancia entre Castulo y Sisapo era de unas ciento veinticuatro millas romanas, tendríamos un coste medio de reparación que oscilaría entre setenta y cinco mil y ochenta mil sestercios por milla; cifra que se corresponde con los cálculos realizados por T. Pekáry⁷⁴.

En un reciente trabajo G. Chic García ha demostrado que los romanos conocían la obtención de oro y plata por medio de la amalgama con el mercurio⁷⁵; por tanto, la existencia de una ruta entre *Castulo* y *Sisapo*, en buen estado, sería fundamental e incidiría directamente en los costes y en la producción de plata del distrito minero castulonense. Para un *Procurator Augusti* de la Bética, que realiza actos de evergetismo en una ciudad con la que tenía fuertes vínculos probablemente familiares, la construcción de una vía, no sólo le permitiría ganarse el aprecio de los castulonenses, sino también del mismo emperador que estaba fuertemente interesado en la producción de metales amonedables.

Como hemos podido apreciar, la munificencia privada ayudó a costear la construcción y reparación de vías y puentes, liberando a los municipios de parte de sus pesadas cargas.

La importancia de las sumas invertidas en construcción de caminos o puentes, nos indican que tales actos evergéticos no estuvieron al alcance de muchos. De hecho las tres cantidades que nos muestran las inscripciones: ochenta mil, cien mil y diez millones de sestercios, deben de incluirse entre las más altas que aparecen recogidas por la epigrafía hispana.

Contrasta la diferencia de precio del coste de reparación de la milla romana, existente entre *Castulo* (75.000-80.000 Hs.) y *Ercavica* (12.500 Hs.), que tan sólo podemos explicar por las grandes diferencias de sistemas constructivos empleados en las vías de *Hispania*⁷⁶.

De los evergetas conocidos, una debió ser la esposa de un alto mando militar, puede que de rango senatorial (*CIL*.II, 5690); otro perteneció al orden ecuestre y por el tamaño de las donaciones dispuso de una fortuna de rango senatorial (*CIL*.II,3270); y un tercero debió pertenecer al *ordo* decurional de un municipio en

⁷³ Hemos calculado un costo de cien mil sestercios para cada estatua, dándoles un peso posible de cien libras de plata, y estableciendo un valor de mil sestercios por libra de plata trabajada. El suelo para los baños no creemos que fuese superior a una tercera parte del valor de la edificación, por lo que pensamos no debió sobrepasar los ciento cincuenta mil sestercios. Los cálculos han sido realizados teniendo en cuenta los costes de construcción y los precios de las estatuas dados por R. P. Duncan-Jones, *op. cit.* (1974b) 91, 94, 157 y 164-166.

⁷⁴ Vide nota nº 68.

⁷⁵ G. Chic García, "Estrabón y la práctica de la amalgama en el marco de la minería Sudhispánica: Un texto mal interpretado", *La Bética en su Problemática Histórica* (Granada 1991) 7-29.

⁷⁶ Diferencias que recientemente ha puesto de manifiesto P. Sillières, *op. cit.*, 105-107.

el que probablemente desempeñó el duunvirato (*CIL.II,3089*). Curiosamente dos de las inscripciones aparecen en relación con zonas mineras, donde los evergetas pudieron obtener sus fuentes de riqueza. Se trata de *CIL.II, 3221*, de *Oretum*, población situada en las inmediaciones de Sierra Morena; y de *CIL.II,3270*, de *Castulo*. Es probable que *Q. Torius Culleo* tuviese intereses mineros en *Castulo* y que la reparación de la vía fuese realizada para facilitar la llegada del minio, que posibilitaba la obtención de la plata por el método de la amalgama.

De los cinco epígrafes recogidos, tres se refieren a la construcción de puentes, obras de fábrica necesarias pero no imprescindibles para el desarrollo de las comunicaciones terrestres. Los evergetas cubrieron las carencias de infraestructura viaria complementando la acción de los municipios, que en ocasiones pudieron carecer de recursos económicos para afrontar tales obras y tuvieron que recurrir a los ricos propietarios: *petente ordine et populo* (*CIL.II, 3221*).

Los sistemas utilizados por los evergetas para que sus deseos fuesen realizados fueron varios: La inscripción *CIL.II, 5690*, nos muestra a dos libertos de *Domitia Pressilla*, que se hicieron cargo de la dirección de la obra por disposición de su patrona; de esta forma se controlarían los gastos de financiación y los trabajos de construcción. *C. Iulius Celsus*, se aseguró el cumplimiento de su voluntad por medio de un legado al municipio, en el que se establecía una cláusula "*ex redito*", que especificaba el objeto en que debían gastarse las rentas (*CIL.II, 3167*). *M. Valerius Natalis*, dejó en manos de su hijo y heredero el cumplimiento de su voluntad.

La red de vías privadas o *privatae itinera* debió de ser muy extensa. Comunicaban las explotaciones rurales con las vías públicas, municipales o estatales, más cercanas. Su existencia nos es confirmada fundamentalmente por la epigrafía:

* *CIL.II, 5414*. Carmona.

PRIVAT(um) PEDES LV.

La inscripción proviene de una necrópolis, por lo que suponemos que el camino daría acceso a un área funeraria privada.

* *Zephyrus, XIX-XX* (1968-69) págs. 169-173. Doña Mencía (Córdoba). Datación. Fines del siglo II, o comienzos del III.

*VIATOR VIAM/ PUBLICAM DEX/TRA PETE*⁷⁷.

El epígrafe apareció junto al camino de Metedores, antigua vía pública romana. Para A. D'ors, la inscripción sería una "indicación material", y quería indicar al viajero que tomara el camino de la derecha, que era la vía pública. Por tanto la inscripción serviría de defensa de un camino particular que quedaría a la izquierda de la vía pública⁷⁸.

⁷⁷ J. Fernández Nieto; J. Fortea; J. M. Roldán, "Una inscripción del Museo Arqueológico de Córdoba", *Zephyrus XIX-XX* (1968-69) 169-173.

⁷⁸ A. D'Ors, *L'Année Epigraphique*, 1969-70, nº 254.

* *Hispania Antiqua*, IX-X (1979-80) págs.7-29. Algimia de Almonacid (Castellón de la Plana). Datación. Alto Imperio.

*ITER PRIVATUMI M(arci) BAEBI SE/VERINI*⁷⁹.

Inscripción rupestre que nos señala la existencia de un camino privado propiedad de *Marcus Baebius Severinus*. Hemos de suponer que las tierras por las que discurría el camino pertenecerían también al mismo propietario⁸⁰.

Como hemos visto, Roma implicó en el mantenimiento y construcción de la red de comunicaciones terrestres, al gobierno provincial, legiones, municipios, comunidades y ricos propietarios, quienes generaron, con la ayuda de la legislación, una serie de sistemas de construcción y de medios de financiación constantemente entrelazados, que hicieron posible la pervivencia y la ampliación de la red viaria hispana. Como resultado, *Hispania* dispuso de una red viaria extensa y en buen estado, fruto de la interacción y complementación de las entidades e individuos implicados en tales tareas.

⁷⁹ F. Beltrán y F. Arasa, "Los itineraria privada en la epigrafía latina. Una nueva inscripción en Algimia de Almonacid (Castellón de la Plana)". *Hispania Antiqua* IX-X (1979-80) 7-29.

⁸⁰ F. Beltrán y F. Arasa, *op. cit.*, 28.