

6. LA VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO BAJO CONTROL BIZANTINO. LAS COMUNICACIONES TERRESTRES

Se trata de uno de los campos donde resultan más escasos tanto los restos materiales, como los documentos escritos. Con todo, a partir de la documentación disponible es posible trazar un breve panorama, sobre todo, para las posesiones peninsulares (fig. 41). Tengamos en cuenta así, que poco es lo que conocemos para las Baleares, no en vano, en virtud de su condición insular, abocadas especialmente a la comunicación marítima, como también *Septem*, suerte de «isla» en tierra, dado que la ruta terrestre que la comunicaba con las restantes posesiones imperiales africanas, concentradas básicamente en la Proconsular, era inhóspita y difícil¹.

Por lo pronto, a pesar de que algunos tramos debieron verse abandonados, dependiendo del destino que habían corrido las poblaciones a las que conducían, parece ser que el entramado viario se encontraría en buen estado.

A este respecto, y a nivel general, si bien la cita de San Isidoro (*Etym.* XV, 16, 6) indicando que los romanos extendieron las vías por todo el mundo, sin referir estragos que hubieran dañado su estructura, no necesariamente indica su efectiva utilización aún en este momento, hay otros indicios para suponer su aceptable mantenimiento.

Así, solamente en la *Chronica* de Hydacio se cuentan más de cuarenta embajadas entre diversos pueblos y territorios, con un trasiego que implica el mantenimiento de, al menos parte, de la red de *stationes*, *mansiones* para descanso, cambio de caballos, etc.²

De hecho, cabe apuntar los esfuerzos de la legislación visigoda por garantizar su buen uso, estableciendo desde la necesidad de espacios libres a ambos lados de la calzada, para proporcionar descanso a los transeúntes, hasta la facultad de que éstos destruyan todo tipo de cercados que entorpezcan su marcha, o se sirvan de los márgenes del camino, para forraje de sus animales. Especial cuidado se pone, además, en conseguir la seguridad de los viajeros³.

1 VALLEJO GIRVÉS, 1993, p. 44, citando a COURTOIS, 1955, p. 161-163.

2 ARCE, e.p.

3 Remitimos a GOZALBES CRAVIOTO, 1996, p. 85-93, tratando esta problemática.

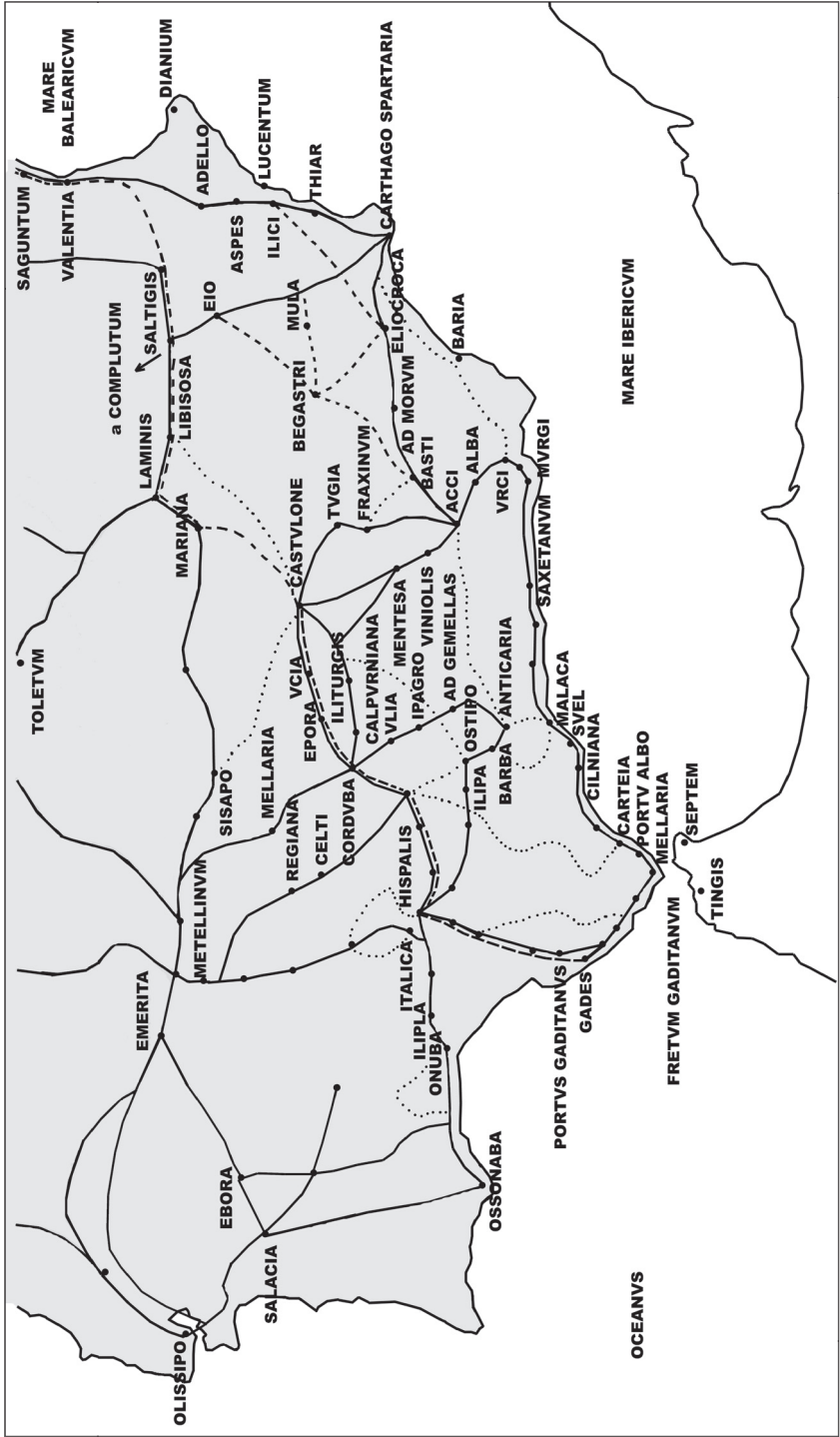


FIGURA 41: Red viaria del Mediodía hispano (a partir de Ripoll, 1996) y Guitérrez Lloret, 1999.

Sin embargo, como decimos, distinta es su suerte. Se ha señalado, por ejemplo, que la anarquía que parece dominar en *Malaca* en los momentos previos a la conquista bizantina, agotado su fuerte pulso productivo articulado en torno a la actividad salazonera, pudo repercutir en sus infraestructuras⁴.

No obstante, hay que tener en cuenta que para los *milites* dicho deterioro no habría de importar en demasía, dado su preferente acantonamiento litoral y la potenciación de los contactos marítimos, de tal forma que, incluso, en ocasiones pudo llegar a interesar el mismo colapso de estas comunicaciones, como medio para obstaculizar el avance de las tropas toledanas.

Los mismos cambios operados en la administración urbana, en buena parte garante del mantenimiento de los tramos que recorrían su territorio, habrían de repercutir en ello.

Lo cierto es que en *Spania* no se documenta ninguna intervención de los *milites* destinada a revitalizar los ejes viarios. En este sentido, es patente la diferencia respecto a la Italia bizantina, en donde, por el contrario, la administración imperial prima el mantenimiento de la infraestructura pública, y sobre todo, de las comunicaciones, como muestra la restauración de puntos vitales para éstas, como el Puente Salario⁵. En cualquier caso, bien es cierto que diversas son las situaciones de partida, en tanto en el mencionado caso italiano, a pesar de que los efectos del conflicto greco-gótico habían resultado letales, al mismo tiempo las ciudades y los ejes viarios que comunicaban éstas habían gozado de una mayor vitalidad que las hispanas, no padeciendo los signos de involución que podemos detectar en nuestro caso, en los momentos previos a la intervención imperial.

Comoquiera que sea, dos ejes viarios son los fundamentales en el territorio bajo soberanía de los *milites*, la antigua vía *Augusta*, que relaciona los territorios de este a oeste, y la vía *Carthago Noua-Complutum*, que en este caso supone la penetración en el territorio del Sureste, avanzando hacia la Meseta⁶. De hecho, en torno a dichos ejes descansará buena parte de los esfuerzos de los contendientes, como ocurre en otros territorios en manos bizantinas, y de forma preferente en *Spania*, donde, como hemos visto, ninguno de ellos es capaz de articular un *limes* en el sentido clásico del término. Lo podemos ver, sobre todo, a partir de las campañas de Leovigildo de 570-571, acorralado el epicentro bizantino en torno a *Carthago Spartaria* y otras ciudades litorales, que supondrá incluso, la reviviscencia de ciudades que habían perdido el pulso, como *Ilunum*.

Comoquiera que sea, también se ha destacado que en este período, en parte como consecuencia del desenlace de los acontecimientos, se producirá el desplazamiento de la *Via Augusta* como principal eje viario peninsular, en favor de una nueva red de comunicaciones interior, que gravita en torno a Toledo, la capital del reino visigodo⁷.

4 GARCÍA MORENO, 2001a, p. 678.

5 En concreto, es reedificado en 565, después de los daños ocasionados en el marco del conflicto gótico, como recoge WARD-PERKINS, 1984, p. 48, citando el epígrafe: CIL VI. 1199= ILS 832.

6 Dado el carácter de este trabajo, no creemos necesario insistir en toda otra serie de vías secundarias, acerca de las cuales existen trabajos notables, como es el caso del de CORZO SÁNCHEZ y TOSCANO SAN GIL, 1992, que a pesar de centrarse en la región andaluza, también aborda las relaciones de ésta con el Levante, e igualmente, traza un recorrido histórico por su evolución.

7 GOZALBES CRAVIOTO, 1996, p. 88-91.

6.1. LA VIA AUGUSTA

Del buen estado en el que se encontraría ésta, dan fe las fuentes medievales, como Ahmad al-Razi, autor andalusí del siglo X, que comenta la buena relación existente entre las ciudades de Carmona y Narbona⁸.

Del mismo modo, por cuanto se refiere al epicentro bizantino del Sureste, la situación del tramo que por aquí discurría no debía ser mala, si tenemos en cuenta la documentación de intervenciones en época bajoimperial, a finales de los siglos III y IV, como se desprende de sendos miliarios procedentes del término municipal de Lorca, pertenecientes a los emperadores Diocleciano y Constancio Cloro⁹. Obviamente, media un gran lapso entre éstas y la etapa que aquí tratamos, si bien, el hecho de que la motivación que parece encontrarse detrás de ellas, la promoción de Cartagena como capital provincial y la necesidad de mantener activas las comunicaciones entre el territorio y la costa, de sus frutos realmente a partir de la segunda mitad del siglo IV, son indicios para suponer una preocupación en el mantenimiento. De esta forma, recientes excavaciones lo están mostrando. Podemos citar así, la fase documentada en el abrevadero romano de El Raal (Las Palas, Fuente Álamo), en torno al tramo viario entre *Eliocroca* y Cartagena. Aquí, se han documentado muros adosados al complejo hidráulico romano, indicativos de una intervención relacionada con su uso, que pudo mantenerse hasta un momento inmediatamente anterior al nuestro, dado que el depósito cerámico incluye formas tardías de TSA-D como Hayes, 59, 61 o 91. No en vano, el mismo topónimo árabe, la fase islámica que aquí se documenta, y otras referencias, nos muestran su continuidad durante las épocas islámica y moderna¹⁰.

En este sentido, el mismo interés estratégico lleva a suponer un aceptable mantenimiento, máxime cuando se constituya *Spania*, y así, sea uno de los ejes de comunicación entre dos de sus principales ciudades, *Carthago Spartaria* y *Malaca*.

Precisamente, tal valor también movió al reino toledano al empeño de fragmentar en dos la provincia bizantina. Es en este marco, en el que debemos insertar las campañas de Leovigildo, que tienen como consecuencia la toma de *Basti* en 570, y muy probablemente, también la de *Acci*. De esta forma, el trazado de la Via Augusta, que discurría por los valles del Guadalentín, el Cornero y la rambla Chirivel, se pierde en buena parte a partir de *Eliocroca*, que sí debió quedar, en cambio, bajo dominio imperial.

Desposeídos del recorrido andaluz de la *Via Augusta*, los *militēs* se verían obligados a emplear para la conexión entre sus centros, la ruta costera Cartagena-Málaga, por Vera, *Urci*, *Abdera* y *Sexi*. Dicha vía, secundaria de la *Via Augusta*, sólo se encuentra citada en el Anónimo de Rávena (IV,42=305, 1-6) y continuaría en uso durante el período musulmán. No obstante, habría de ser poco transitable, no extrañando así que en el siglo XII, el Idrisi recomiende la travesía por mar¹¹, como debió ocurrir durante esta etapa. No en vano, hemos de tener en cuenta

8 (En referencia a Carmona) «*está situada en el arrecife que parte de la puerta de Narbona. De Carmona a Narbona hay mil millas. Quien fuera desde Carmona a Narbona podrá seguir siempre el arrecife si así lo quiere. Este arrecife es un camino ancho, todo él hecho de argamasa para que pudiera circularse por él durante el invierno cuando la tierra está embarrada. El arrecife fue mandado hacer por Hércules*» (Ahmad al-Razi, *Tarj*, XXXII, recogido por GOZALBES CRAVIOTO, 1996, p. 87, quien también trae a colación otros textos medievales más tardíos.

9 MARTÍNEZ RODRÍGUEZ y PONCE GARCÍA, 2000, p. 199.

10 BERROCAL CAPARRÓS, 1999, p. 179-184.

11 GARCÍA MORENO, 1995, p. 562-563; *Idem*, 2001a, p. 669; y VALLEJO GIRVÉS, 1996b, p. 99.

que incluso el territorio inmediato a las grandes urbes que enlazaba, Cartagena y Málaga, no parece experimentar ninguna reactivación especialmente reseñable como consecuencia de su paso, llevando a suponer que el tránsito fue modesto. Como decimos, basta con ver la situación del litoral del Sureste. Aquí, saliendo de Cartagena, núcleos como los articulados en torno a la bahía de Mazarrón o Águilas, con una intensa actividad hasta el momento precedente, ahora no parecen registrar un impulso perceptible, de modo similar a lo que ocurre en la costa oriental malacitana, en la que toda la costa de la Axarquía, apenas presenta yacimientos para este momento, más que el Faro de Torrox.

Así las cosas, ya desde un primer momento y, evidentemente, sobre todo después de la campaña leovigildiana, la comunicación entre Málaga y Cartagena habría de ser preferentemente marítima, apoyada por algunos puntos de cabotaje, como las inmediaciones de la antigua *Baria*, o siguiendo por la costa oriental, *Abdera o Sexi*, cuyos territorios, de hecho, aparecen escasamente poblados.

En cualquier caso, el trayecto costero sí parece estar más frecuentado hacia el estrecho, entre Málaga y toda la zona gaditana, dibujando un modelo de ocupación diverso, marcado por su cercanía respecto a la también imperial *Septem*.

Por otro lado, volviendo a la *via Augusta*, por cuanto se refiere a la zona oriental de la provincia, seguirían siendo factibles los contactos a través de este eje viario, que pone directamente en comunicación *Carthago Spartaria, Ilici*, o el Monastil, en tanto otros puntos de la zona, como el *Portus Ilicitanus*, o *Lucentum*, quedarían unidos a través de ramificaciones secundarias. Más complicado es el caso de *Dianium*, quizá por su posición extrema, también abocada al contacto marítimo.

De un modo u otro, precisamente en ese flanco nororiental, se puede percibir un despliegue defensivo visigodo, articulado en torno a la vía. Así, aquí, en estrecha conexión con la *Via Augusta*, se potencian núcleos defensivos como Valencia la Vella, Alcasser, o en un segundo momento, El Monastil¹².

Comoquiera que sea, este eje no dejaría de tener un importante tránsito. Prueba así de su vitalidad, es la ocupación que registran sus alrededores, que podemos documentar en el caso de la posible capital, *Carthago Spartaria*¹³. Aquí, lo vemos así en el tramo más oriental, con los yacimientos de Cucarell, situado a menos de 600 m de éste, y sobre todo, de Cabezo Beaza, cerro que, dominando la vía, es posible identificar como atalaya para el control del acceso a la ciudad. Ambos, no en vano, ofrecen material para este período, especialmente cerámica de cocina de producción local, a la que se une en el primer caso, el contenedor oriental Keay LIII.

Tampoco la continuación de la *Via Augusta* hacia el oeste, en dirección a *Castulo*, deja de ofrecer en el entorno cartagenero muestras de una densa ocupación, que incluiría yacimientos como Coto Dorda, Las Palas, El Cabildo y quizá también, La Fuente de la Pinilla.

6.2. LA VIA CARTHAGO NOUA-COMPLUTUM

Para la comunicación de *Carthago Spartaria* y, en conjunto, para la vertebración del Sureste, también es fundamental el eje que une ésta con *Saltigi* (Chinchilla), hasta conducir a *Complu-*

12 RIBERA I LACOMBA, 2004, p. 65

13 MURCIA MUÑOZ, 2000, p. 372-373 y 379-380.

tum. Su importancia motivó, de hecho, reformas sucesivas, algunas tan tardías como las que se acometen en la época de Maximino Tracio, ca. 238¹⁴.

Dicho eje, partiendo de la ciudad portuaria, flanquearía la necrópolis de San Antón, para seguir después bien hacia el Puerto de la Cadena, en cuyos alrededores se sitúan la basílica de Algezares y el Castillo de Los Garres, bien como se ha propuesto recientemente, algo más hacia el oeste, evitando atravesar la Sierra de Carrascoy. Lo cierto es que se trata de una cuestión compleja. Hemos de tener en cuenta, como se objeta para proponer el trazado alternativo, que la documentación medieval no menciona un camino carretero por el Puerto de la Cadena y que, quizá, los entalles que se observan en algunos tramos del lecho de la Rambla del Puerto, para vadear éste, pudieron ser canales hídricos de probable origen medieval, y no roderas¹⁵. No obstante, lo cierto es que si podemos tomar como indicio para situar el trazado de la vía, la densidad de ocupación en su entorno, el balance es claro. De este modo, mientras que en el territorio occidental ahora propuesto, apenas hay datos más que para época bajoimperial, salvando las referencias acerca del hallazgo de monedas visigodas en algún lugar indeterminado de Alhama de Murcia¹⁶; en el otro oriental tradicionalmente considerado, sí se constata una red de asentamientos, que incluso experimentan cierta reviviscencia en el momento final del conflicto grecogodo. Así, debemos señalar el depósito cerámico del Cabezo del Puerto, posible atalaya del paso natural de este puerto seco, en donde se dan cita desde alguna forma de TSA-D, caso del tipo 104, a cerámicas toscas tardías y un ejemplar del ánfora africana Keay LVII B¹⁷. Igualmente, el mismo desarrollo que conoce toda la zona en torno a Algezares, a lo largo de la Sierra de la Cresta del Gallo, y también la de los Villares, parece mostrar el paso de este eje cerca de ellas.

Con ello, más que considerar este trazado tradicional como camino no carretero, habría que tenerlo como el más apropiado, en tanto el occidental, quizá, podría ser únicamente la prolongación de la vía pecuaria paralela al trazado de esta vía, cuyo recorrido se intuye desde la provincia de Albacete hasta al menos Cieza¹⁸.

Muy recientemente, también se han podido excavar algunos tramos de la vía *Carthago Spartaria* a *Complutum*, en el término municipal de Ulea, en el Puerto de La Losilla, donde, por otra parte, ya existía constancia de su paso, a través del descubrimiento de un miliario de Tiberio. En las cercanías de éste existe, además, un yacimiento de altura tardío, el Salto de la Novia, para el que se ha propuesto la posibilidad de que se configurase como castro fortificado en este momento, hipótesis sugerente, pero, por ahora, carente de apoyo material en esta etapa, en tanto su depósito parece detenerse en el siglo V.

Los tramos documentados, si bien ayudan a conocer la configuración de la vía —en este sector con su base o solera conformada por el propio sustrato edáfico—, no aportan información alguna de tipo cronológico, documentando únicamente las roderas indicativas de su uso. Con todo, las posteriores referencias islámicas, y el subsiguiente uso en época moderna hasta tiempos recientes, permite hacerse una idea de la vigencia de esta comunicación en nuestra etapa. No

14 BROTONS YAGÜE, 1999, p. 269-280.

15 BROTONS YAGÜE, 1999, p. 269-280.

16 Así, en los baños de Alhama, los últimos materiales pertenecen al siglo IV (BAÑOS SERRANO, CHUMILLAS LÓPEZ y RAMÍREZ ÁGUILA, 1997, p. 177-204). En cuanto a las monedas, cuyo conocimiento debemos al arqueólogo D.J.A. Ramírez Águila, volveremos sobre ellas en el apartado dedicado a la numismática.

17 MURCIA MUÑOZ, 2000, p. 380.

18 GAMO PARRAS, 1998, p. 60.



LÁMINA 21: Acceso al Tolmo de Minateda (Abad Casal, Gutiérrez Lloret y Gamo Parras, 2004)

en vano, la configuración vista, limitaría su conservación a intervenciones de escaso calado, fácilmente asumibles, como drenajes, y la simple retirada de limos¹⁹.

Otro de los tramos conocidos, es el ramal que surge para comunicar con el Tolmo (lám. 21). Éste fue arreglado en varias ocasiones para hacer viable el tráfico rodado al menos hasta mediados-fines del siglo VII, momento en el que, cuando el lado norte de la fortificación de la ciudad caiga encima, obliterando las rodadas, únicamente se aumentará el nivel, sobre los escombros, para seguir garantizando un acceso, si bien ya no preocupado por el tráfico rodado²⁰.

Por otra parte, como se ha venido apuntando, esta vía, principal camino natural de penetración de la Meseta a la llanura litoral del Sureste, habría de jugar un papel básico en el avance

19 LÓPEZ CAMPUZANO, 2004, p. 355-374.

20 GAMO PARRAS, 1998, p. 60.

de las tropas visigodas hacia las posesiones bizantinas, motivando un proceso de reviviscencia urbana especialmente notable en el caso del Tolmo de Minateda, pero también en otros lugares del Sureste²¹.

Es así el caso, por ejemplo, de *Begastri*, y de la ciudad que controla el ramal que desde la vía principal conduce a ella, Mula²². De la misma forma, también la erección de la basílica de Algezares, expresión monumental de un nuevo poblamiento a inicios del siglo VII, puede enmarcarse en el mismo proceso.

Con todo, lo cierto es que, esa reviviscencia aparece focalizada en una serie de centros concretos, de tal forma que, al igual que comentamos respecto al Salto de la Novia, una gran parte de yacimientos por donde discurre la vía parecen detener su trayectoria en torno al siglo V.

Lo ilustran así algunas de las zonas del recorrido murciano de la vía, como Alcantarilla o Cieza, donde yacimientos como el Cabezo del Agua Salada, el de la Rueda, la villa de Fuente de las Pulguinas, o materiales dispersos, sólo alcanzan la quinta centuria²³.

Para el recorrido albaceteño, fuera del Tolmo, la situación es similar, salvo en casos aislados cercanos a este foco, como Torre Uchea y Los Pontones, donde encontramos sendas necrópolis de este período²⁴.

En la misma línea, a excepción del citado ramal que conduce a *Begastri*, tampoco parecen generarse otros. De este modo, por ejemplo, a pesar de que el Tolmo, erigido en sede elotana, debe administrar los territorios arrebatados a *Ilici*, no parece que el eje de avance entre ambas, que atraviesa la zona jumillana entre las sierras del Molar y de las Cabras, experimente especial reactivación, en tanto sus materiales, por ahora, no van más allá del siglo IV²⁵.

En este sentido, tal realidad, la reactivación focalizada en torno a un número reducido de núcleos, evidencia también las limitaciones de la nueva etapa.

6.3. EL ENTORNO VIARIO DE LAS GRANDES URBES BIZANTINAS: *CARTHAGO SPARTARIA Y MALACA*

Dado su papel central en la provincia bizantina, nos interesa destacar algo más acerca de las comunicaciones de *Carthago Spartaria y Malaca*.

En el caso de la primera (fig. 42), tenemos constancia de otras vías secundarias que ponían en relación distintos puntos de su territorio. Ocurre así con la vía de Portmán, que, de confirmarse su cronología romana, comunicaría durante esta etapa la urbe con el sector oriental. Yacimientos del Mar Menor, como Castillicos o Los Pérez, así como posteriormente en época tardoantigua, y ya en el interior, la necrópolis de El Corralón y el yacimiento asociado de El Montillo, permiten

21 GUTIÉRREZ LLORET, 1999c, p. 101-128

22 GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, 1988, p. 62

23 Respectivamente, LÓPEZ CAMPUZANO, 1993, p. 125-132; GARCÍA CANO e INIESTA SANMARTÍN, 1987, p. 151, fig.10-12; SALMERÓN JUAN y JIMÉNEZ LORENTE, 1995, p. 231-237; CANO GOMARIZ y SALMERÓN JUAN, 1999, p. 33; MÉNDEZ ORTIZ y RAMALLO ASENSIO, 1985, tabla I, y LECHUGA GALINDO, 1995, p. 375-383; y SALMERÓN JUAN, 1990, p. 582-583.

24 GAMO PARRAS, 1998, p. 177-179 y 185-189, refiriendo que de ambos yacimientos proceden sendos miliarios, en el primer caso el de Maximino Tracio ya mencionado, y en el segundo, datado en época de Tiberio. De Torre Uchea debemos destacar el anillo en oro, con inscripción cristiana, ya estudiado por VELÁZQUEZ SORIANO, 1988b, p. 255-258. En general, acerca del paso del eje por la provincia albaceteña, *vid.* GAMO PARRAS, 1998, p. 54-59.

25 Remitimos al apartado anterior donde analizamos las evidencias disponibles para el altiplano murciano.

probar la vitalidad de este eje²⁶. Especialmente significativa es la riqueza del depósito cerámico del segundo, que incluye un amplio repertorio de formas de africana D (Hayes 88, 94, 97, 91 C, 99B, 99C, 104A, y 104 C) o vajilla oriental (Hayes 3 de la *Late Roman C*), así como ánforas africanas (Keay LVIIB y LXII) u orientales (Keay LIII), sin olvidar las siempre frecuentes cerámicas de cocina de producción local²⁷.

Algún otro resto más, como un broche de cinturón de placa rígida calada recuperado en el Cabezo Rajao, testimonia la densidad de ocupación del área oriental del territorio cartagenero y, con ello, también el dinamismo de los ejes que la recorrían.

Pasando a la zona occidental de *Spania*, también tenemos noticia de las comunicaciones tejidas en torno al otro gran centro de la provincia, *Malaca*²⁸. Como hemos dicho, sus relaciones con la parte oriental, en primer lugar fluidas a través de la *Via Augusta*, se complicarían en un segundo momento, relegándose al trayecto costero, o quizás, más bien, a la navegación. Por el contrario, la comunicación terrestre hacia la zona gaditana sí habría de contar con mejores condiciones, como parece indicar el hecho de que el *Ravennate*, a diferencia del anterior trayecto, cuyas etapas ignora, especifique ahora las sucesivas etapas. Podemos pensar así, en diferentes comunicaciones entre las zonas oriental y occidental de la provincia bizantina, gravitando en el primer caso en mayor medida en torno al mar, y en el segundo caso, haciendo probablemente más uso de las comunicaciones terrestres.

Dentro de ese trayecto costero que comunica *Malaca* y *Gades*, debemos citar la presencia de otro núcleo que experimenta cierta vitalidad durante estos momentos, *Carteia*. Ambas quedaban igualmente unidas con los dos bastiones orientales en poder de los *milites*, *Asido* y *Sagonia*, mediante esta vía, que desemboca finalmente en la visigoda *Hispalis*, ciudad que, por lo demás, también enlazaba con *Malaca* a través de una vía interna.

En efecto, junto a las comunicaciones costeras, Málaga quedaba igualmente unida con el interior bético a través de dos grandes rutas, la que llevaba a la citada Sevilla, que pasaría por *Aristipi* (actual cortijo de Cauche el Viejo), *Anticaria*, *Barbi*, *Ostipo* (Estepa) y *Urso* (Osuna), y la que la unía con la también visigoda Córdoba, que hasta *Anticaria* habría de seguir el mismo recorrido que la vía anterior, siguiendo posteriormente por *Ipagro* (Aguilar de la Frontera) o *Ulia* (¿Montemayor?). En esa comunicación con el interior, que pasa por los valles del Genil y el Guadalquivir, *Barbi* ocupa un lugar estratégico, no extrañando que albergue una nutrida comunidad judía, o que en ella se instale una ceca, dada su importancia estratégica en los momentos finales de la ofensiva visigoda contra la *Spania* bizantina.

De la misma forma, aunque los itinerarios no mencionan nada, parece ser que también existió una importante vía de penetración activa en época bajoimperial, que sigue el curso del Guadalhorce, pasando por *Cartima*, *Iluro* (Alora), Valle de Abdelajís, para acabar en *Barbi*.

En la misma línea, otra ruta importante entre el mar y el interior bético era la que unía Carteya y Córdoba, atravesando también el territorio malacitano, tras pasar por *Oba* (Jimena de la Frontera)²⁹, donde encontramos una lucerna broncea en la que posteriormente nos detendremos,

26 RUIZ VALDERAS, 1995a, p. 180-181.

27 MURCIA MUÑOZ, 2000, p. 376.

28 Seguimos a GARCÍA MORENO, 2001a, p. 669-674.

29 El itinerario parte de Carteya, en la Torre de Cartagena (Algeciras); siguiendo por el valle del Guadalquivir hasta el Hozgarganta, para pasar por la mencionada Jimena de la Frontera, seguir por el valle del Guadiaro, Colmenar, cañada real de Ronda, Arriate, valle del Corbones, *Irni* (Saucejo), y Osuna, como señala GARCÍA MORENO, 2001a, p. 670.

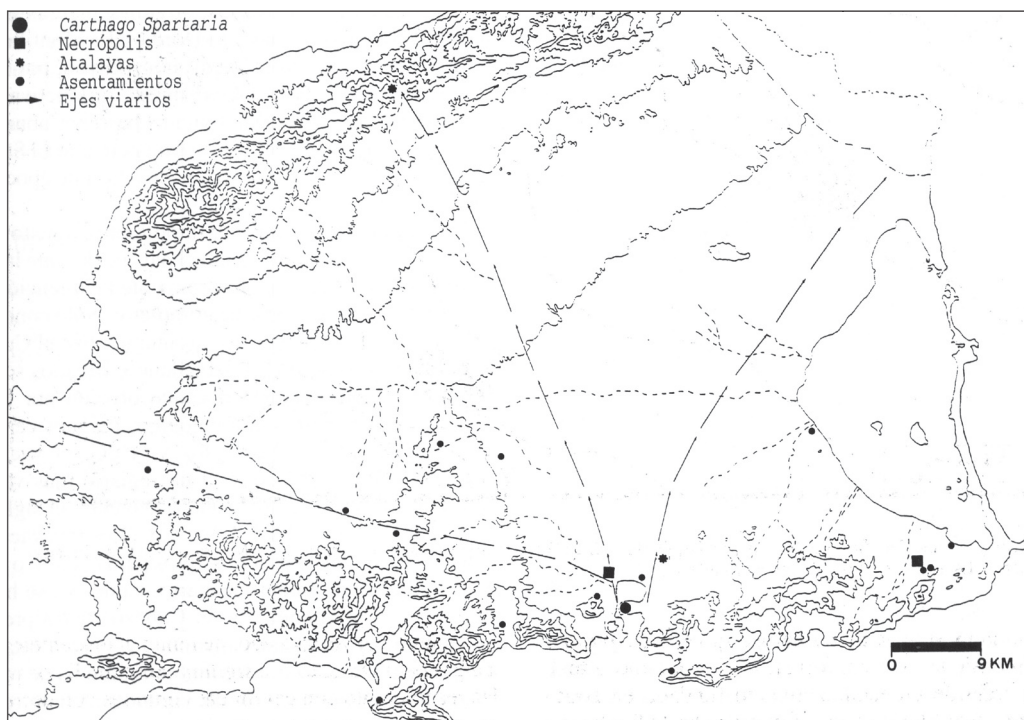


FIGURA 42: Entorno viario de Carthago Spartaria con indicación de los yacimientos tardíos (Murcia, 2000)

llevando a pensar que quizá este eje pudo canalizar las influencias imperiales que se perciben en la ciudad bética. De hecho, otros hallazgos como la placa liriforme de San Enrique de Guadiaro, que luego analizaremos con detalle, pueden ser testimonio de la frecuentación de esta vía.

En cualquier caso, como dijimos, el escaso interés bizantino por el interior, dentro de esa dinámica de acantonamiento urbano en la costa, lleva a pensar que la administración imperial no invertiría en exceso en el mantenimiento de la red viaria. El hecho de que el abastecimiento de las mismas *ciuitates* descansa preferentemente en el mar, y no tanto ya en su *ager*, lo hacía prescindible. Cabe considerar incluso, ante tal estado de cosas, que las vías hacia el interior constituyeran más que nada un potencial peligro que facilitase el avance al enemigo, con lo que se habría de responder con una previsible mezcla de desinterés y obstaculización³⁰.

30 GARCÍA MORENO, 2001a, p. 671.