

# ITALICA ET BAETIS<sup>1</sup>

## ITALICA ET BAETIS

**Manuel Alejandro González-Muñoz**

Estudiante de doctorado en la UPO (contrato FPU)

*Fecha de recepción: 11/XII/2017    Fecha de aceptación: 17/I/2018*

### **Resumen**

El presente trabajo pretende rastrear aquellos indicios que se refieran a una conexión fluvial entre el primer asentamiento romano fuera de Italia, *Italica*, y la arteria fluvial del sur peninsular, el *Baetis*. El resultado es un recorrido histórico por las evidencias y factores determinantes que supondrían una conexión y una desconexión temporal entre ambas partes, partiendo desde su fundación por Escipión el Africano hasta su momento de mayor esplendor, en época de Adriano. Además, se propone la contextualización de las evidencias más relevantes para poder explicar este proceso cambiante con mayor detalle.

**Palabras clave:** Itálica, Betis, Guadalquivir, puerto, *portus*, *statio*, Adriano.

### **Abstract**

The present work aims to follow all the evidences related to the fluvial connection between the first Roman settlement outside Italy (Italic) and the main river stream in southern Spain, the *Baetis* (former name for Guadalquivir river). The result is a historical path along all the evidences and key factors that point to a temporal connection and disconnection between both parts, setting from its foundation by Scipio Africanus to its heyday under Hadrian's rule. Moreover, a context for these evidences is given in order to explain this changing process accurately.

**Keywords:** Italica, Baetis, Guadalquivir, port, *portus*, *statio*, Hadrian.

---

<sup>1</sup> Quisiera dar las gracias a los organizadores de las I Jornadas Internacionales de Estudios del Bajo Guadalquivir y Mundos Atlánticos, a la Asociación Jerezana "Amigos del Archivo" por su atención y buena disposición, y a los organizadores académicos, el profesor J. M<sup>a</sup>. Miura y, especialmente, a la profesora S. González.

## 0. La fundación de Itálica y el río

El desembarco en Ampurias de Publio Cornelio Escipión, todavía no conocido como el Africano, marcó el inicio de la etapa romana en la península Ibérica. En este momento, el lugar se convirtió en un escenario de persecuciones, pugnas y luchas entre romanos y cartagineses, en el marco de la segunda guerra púnica. Cornelio Escipión impulsó el avance de las fuerzas romanas sobre las cartaginesas, logrando victorias decisivas en Cartagena (209 a.C.), *Baecula* (c. 209-8) e *Ilipa* (207)<sup>1</sup>. Tras esta última batalla, una vez establecido el orden y la disciplina en sus filas, partió a Roma, dejando en la zona recientemente pacificada, junto con una pequeña guarnición, a los soldados heridos en combate. A este asentamiento, que sería el primero que fundase Roma fuera de las fronteras de la península Apenina, dio en llamar *Itálica*, por Italia. Esto es todo cuanto se sabe sobre esta primera fundación. Pero, ¿por qué en este lugar?

La victoria en *Ilipa* suponía el control de un punto importante, donde el cauce del Betis se quebraba hacia el sur<sup>2</sup>. La estabilización y dominación romana de esta parte de Hispania pasaba por un control de los recursos. No obstante, este asentamiento no se produjo en el lugar donde acababan de vencer sino unos kilómetros más abajo, en la orilla derecha del río. De alguna forma, el lugar elegido por Escipión no fue una decisión azarosa, sino que conllevaba al menos un par de ventajas. El historiador griego Apiano explica de qué forma se realizó este asentamiento:

καὶ αὐτοῖς ὁ Σκιπίων ὀλίγην στρατιάν ὡς ἐπὶ εἰρήνῃ καταλιπών,  
συνώκισε τοὺς τραυματίας ἐς πόλιν, ἣν ἀπὸ τῆς Ἰταλίας Ἰταλικὴν  
ἐκάλεσε<sup>3</sup>

Este asentamiento no se realizó *ex novo*, sobre un terreno deshabitado: el término *συνώκισε* (*συνοικίζω*) lleva implícito un asentamiento en el que se da una coexistencia. Esta coexistencia, o *sinecismo*<sup>4</sup>, sería compartida con una población indígena preexistente, turdetana. Por ello, los nuevos pobladores (todos hombres

<sup>1</sup> Tito Livio habría confundido las fechas al elaborar sus *Annales*, aludiendo a este episodio en 206 a.C. (ROLDÁN, José Manuel y WULFF, Fernando. *Citerior y Ulterior: las provincias romanas de Hispania en la era republicana*. Madrid: Istmo, 2001, p. 76).

<sup>2</sup> *Ibidem*: Apiano también lo modifica, desplazando el escenario de la batalla a *Carmo* (Carmona).

<sup>3</sup> *Ap., Ib.*, 38: “Y Escipión, después de dejarles un ejército pequeño adecuado a un asentamiento pacífico, estableció a los soldados heridos en una ciudad que llamó Itálica, tomando el nombre de Italia” (trad. A. Sancho Royo, BCG).

<sup>4</sup> ABASCAL, Juan Manuel y ESPINOSA, Urbano. *La ciudad hispano-romana: privilegio y poder*. Logroño: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de La Rioja, 1989, p. 27.

militares) se apropiaron del territorio y de su población, con cuyas mujeres se iniciaría la descendencia de los italicenses<sup>5</sup>. Por otro lado, Escipión dejó establecida Itálica como un núcleo cívico, como una *polis*. Las implicaciones de este hecho conllevan a la delimitación material del espacio urbano y de su trazado interno. Probablemente, este siguiera un trazado hipodámico, de fuerte esencia castrense<sup>6</sup>. El sinecismo planteaba un problema respecto a la organización que mantendrían ambas comunidades, es decir, si se organizaban como entes vinculados aunque autónomos, con núcleos diferenciados y separados<sup>7</sup>, o si, por el contrario, la convivencia era completa, dentro del mismo núcleo<sup>8</sup>. Sea como fuere, los militares asentados se convirtieron rápidamente en dueños de amplios territorios en la zona.

Entre sus recursos, la población turdetana disfrutaba de una excelente posición, dispuesta sobre diferentes cerros que controlaban el paso del río y les protegía de posibles aproximaciones enemigas, situada a una altura más que suficiente que les alejaba de peligros de inundaciones<sup>9</sup>. En la configuración del paisaje del bajo Guadalquivir de entonces tuvo un gran impacto el máximo transgresivo flandriense<sup>10</sup>, cuando se produjo la subida del nivel del mar en época postpleistocena (c. 6500 a.C.)<sup>11</sup>. Así, la desembocadura del río se encontraría a la altura de Alcalá del Río, muriendo en un paleoestuario hasta donde penetraba el agua oceánica. Este brazo, de entre 3 y 5 km de ancho, se topaba con un estrecho donde hoy en día se encuentra Coria del Río, antes de entrar en una ensenada mayor (un *sinus* o golfo marino), para terminar en el gran seno atlántico, cerrado al sur por la broa de Sanlúcar. La línea de costa de aquella

<sup>5</sup> CANTO, Alicia M<sup>a</sup>. “La *vetus urbs* de Itálica, quince años después. La planta hipodámica de D. Demetrio de los Ríos, y otras novedades”, *CuPAUAM*, 1999, 25.2, p. 153. La romanización del núcleo turdetano habría sido fuerte, puesto que apenas se conservan epígrafes con onomástica indígena.

<sup>6</sup> *Ibíd.*, p. 157.

<sup>7</sup> CORZO, R. “Organización del territorio y evolución urbana en Itálica”. *Itálica (Santiponce, Sevilla) Actas de las Primeras Jornadas sobre Excavaciones Arqueológicas en Itálica*. Madrid: Ministerio de Cultura, 1982, pp. 299-319; ABASCAL y ESPINOSA, *La ciudad...*, pp. 26-31.

<sup>8</sup> CANTO, “La *vetus urbs...*”, pp. 147-148.

<sup>9</sup> PONSICH, Michel. *Implantation rurale antique sur le Bas-Guadalquivir*. Madrid: Laboratoire d'archéologie de la Casa de Velázquez, 1974, p. 26; CANTO, “La *vetus urbs...*”, p. 160.

<sup>10</sup> ARTEAGA, Oswaldo, BARRAGÁN, Daniel, ROOS, Anna-Maria y SCHULZ, Horst. “Primicia cartográfica del río Guadalquivir hace 6500 años”. *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 2016, 18, pp. 139-161.

<sup>11</sup> ARTEAGA, Oswaldo, BARRAGÁN, Daniel, ROOS, Anna-Maria y SCHULZ, Horst. “El proyecto geoarqueológico 'Puerto de Itálica'”. *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 2016, 18, pp. 75-109. El aspecto de aquel entorno marítimo-fluvial se conoce a día de hoy mucho mejor a partir de diversas perforaciones realizadas en el área, con el objeto de conocer la máxima línea de costa alcanzada en este momento y cómo evolucionó hasta componer el paisaje actual.

transgresión se deja intuir en elementos de la topografía contemporánea del municipio de Santiponce<sup>12</sup>. A lo largo de los siglos, la cabecera del paleoestuario fue perdiendo profundidad conforme se producía un descenso del nivel del mar y se iban estableciendo los brazos del gran río y sus afluentes, todavía amplios. Ya en el albor de la época romana en Hispania, esta línea había retranqueado. A partir de las perforaciones realizadas en el entorno del núcleo principal se ha podido constatar una profundidad de más de 1,5 m en este frente marino, en un entorno de aguas tranquilas navegables<sup>13</sup> (Figura 1). Así, quedaría confirmada la conexión fluvial del reciente núcleo de Itálica<sup>14</sup>, y lo que parece probable, las tropas romanas de Escipión llegarían a ocupar la ensenada portuaria existente por aquel tiempo<sup>15</sup>.

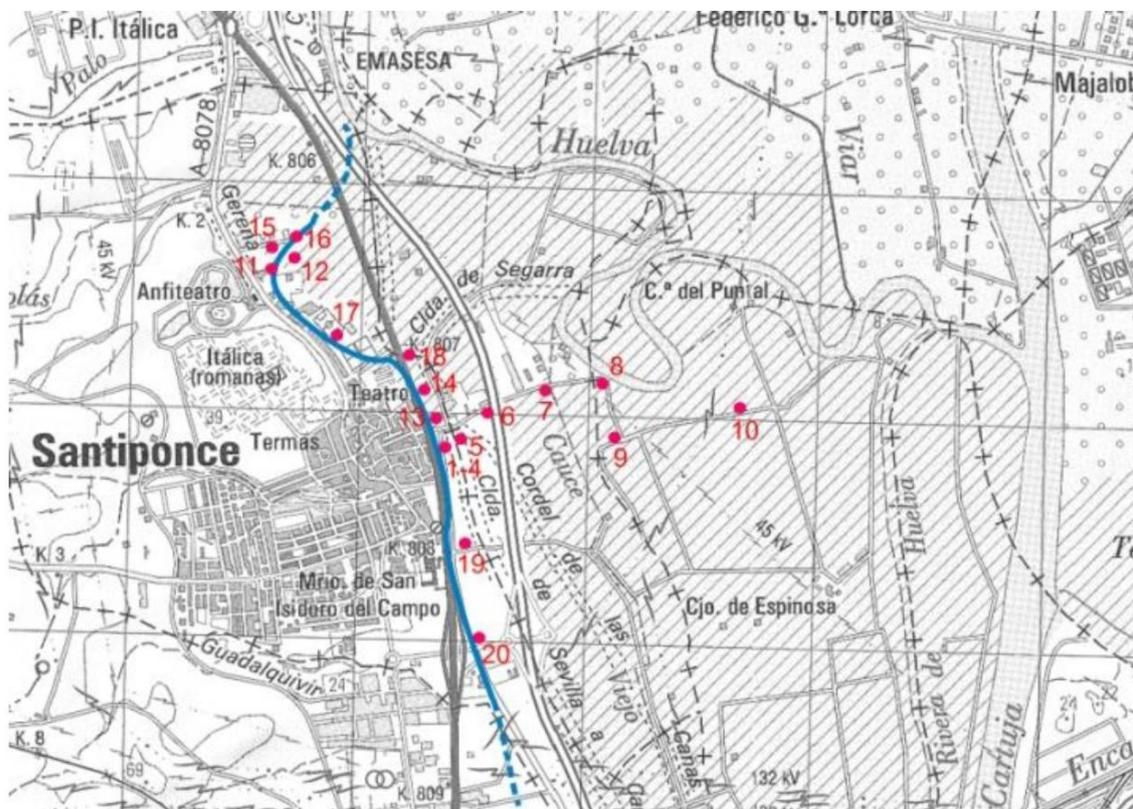


Figura 1. Perforaciones realizadas (ITA 1 a 20) y línea de costa formada por la transgresión flandriense (c 6500 BP)” (ARTEAGA *et al.*, “El proyecto geoarqueológico...”, p. 78).

<sup>12</sup> Esta línea trazaría un recorrido prácticamente idéntico al de la antigua N-IV que bordea el actual Santiponce desde el sur hasta su mitad, cuando se introduciría hacia el oeste siguiendo la actual línea de la Avda. Extremadura que bordea el término del Conjunto Arqueológico de Itálica (Fig. 1).

<sup>13</sup> ARTEAGA *et al.*, “El proyecto geoarqueológico...”, p. 91. Concretamente, ITA-4.

<sup>14</sup> ABAD, Lorenzo. *El Guadalquivir, vía fluvial romana*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, 1975, p. 72.

<sup>15</sup> ARTEAGA *et al.*, “El proyecto geoarqueológico...”, p. 91.

La conexión con el río, más allá de una función de sustento alimentario, era un punto geoestratégico en la cabecera del río Betis. Su control otorgaba una posición de poder a los romanos, e itálicos, asentados, favoreciéndoles los contactos con otras comunidades indígenas y la apropiación de rutas comerciales terrestre-fluviales. Todo ello facilitaría el proceso de romanización en esta área de la Turdetania. Por su parte, su situación dentro del trazado comercial indígena preexistente le aseguraba abastecimiento tanto por tierra (rutas desde las minas de Sierra Morena y Riotinto) como por río, especialmente en momentos de pleamar<sup>16</sup>. Por su función económica, se cree que sería más bien un enclave comercial, especializado en el intercambio comercial de metales<sup>17</sup>. La reunión de todos estos factores alentaría la presencia de un enclave portuario romano, si no anterior, en la línea de costa del Betis.

### 1. Itálica y el momento del Imperio

El siguiente momento relevante de la historia italicense lo encontramos siguiendo al joven líder de los populares Cayo Julio César. Al igual que había hecho en su campaña de las Galias, César estaba amasando un importante patrimonio de bienes y tierras amén de una red de alianzas personales que le granjearían el fuerte respaldo necesario en Roma. El mapa de las relaciones clientelares estaba cambiando: aquellos que decidieran secundarle, recibirían a cambio beneficios<sup>18</sup>. Por entonces, algunas de las grandes fortunas hispanas ya existían, entre las que debía correr la incertidumbre de qué pasaría después de que alguno de los líderes rivales saliese proclamado vencedor<sup>19</sup>. Lo cierto es que, tras la victoria en Munda y la huida de Pompeyo, aquellas ciudades que le habían brindado su apoyo al líder de los optimates fueron cayendo una tras otra: entre otros, los enclaves de *Spal*, *Hasta*, *Carteia* y *Gades*<sup>20</sup>. Poco después, congregó en asamblea (*contio*) a los ejércitos en *Hispalis*, donde les dedicó un discurso lleno de reproches tras haber comprobado la falta de lealtad de aquellos provinciales<sup>21</sup>.

---

<sup>16</sup> CANTO, “La *vetus urbs...*”, p. 160.

<sup>17</sup> *Ibidem*.

<sup>18</sup> DC, XLIII, 39.

<sup>19</sup> Caes., *BCiv.*, I, 17. La actitud contraria se atisba en L. Domitio Ahenobarbo, gaditano, cuando promete repartir una porción de tierra entre sus soldados, probablemente de sus amplias posesiones en Hispania (v. CHIC, Genaro. “Los Aelii en la producción y difusión del aceite bético”, *Münsterische Beiträge z. antiken Handelgeschichte*, 1993, XI.2, p. 18, n. 131).

<sup>20</sup> CABALLOS, Antonio. *Itálica y los italicenses. Una aproximación a su historia*. Sevilla: Consejería de Cultura, 1994, p. 51.

<sup>21</sup> *BHisp.*, XLII.

Vencedor, por tanto, en Hispania, antes de volver a Roma, licencia a gran parte de sus soldados<sup>22</sup> en aquellas tierras. Una parte ocupó la antigua población fenicia de *Spal*, que se convirtió en colonia *Romula Hispal*. La elección de Híspalis, más de ciento cincuenta años después, reunía muchos de los condicionantes que los del núcleo de Itálica para Escipión, especialmente su acceso y buena posición con respecto al río Betis, que pronto habría de convertirse en un auténtico eje vertebrador de la nueva región bética. La sucesión en el poder por su hijo adoptivo Augusto no hace sino reforzar la nueva posición concedida a Híspalis, convirtiéndola en cabeza de *conventus* jurídico.

La primera referencia de la situación del valle del Betis en época romana la aporta el geógrafo griego Estrabón, quien dedicó el tercer libro de su obra a Iberia (Hispania para los griegos), región que nunca llegó a visitar. Esta exposición fue compuesta a partir de los relatos de otros autores anteriores, tales como Polibio, Artemidoro y Posidonio<sup>23</sup>, aunque resulta esencial ya que es gracias a él que sabemos de la navegabilidad del río hasta Híspalis. A partir de este texto<sup>24</sup>, se aprecia que la navegación a lo largo del Betis no siempre fue igual, sino que fue perfeccionándose: donde antes se empleaban como medio piraguas de un solo tronco (μονοξύλοις), quizá con un marcado carácter indígena, pasaron a emplearse barcas de piezas ensambladas (σκάφη)<sup>25</sup>. Así, barcos de tamaño considerable podían llegar, sirgados, hasta el nuevo puerto medio del río.

Más allá de esto, un estudio del carácter del propio Guadalquivir permite reconocerlo como un río naturalmente poco caudaloso, pero con mucha pendiente. Si bien la entrada de las mareas oceánicas era el principal factor que permitía su navegabilidad desde la colonia hispalense hasta el mar, lo que lo hacía navegable río arriba era la construcción de ciertas obras que modificaran su pendiente, esto es, presas con puertas o esclusas para el paso de las barcas<sup>26</sup>. Durante años, especialmente en épocas de poco caudal, el lecho del río ha dejado reconocer algunos restos en este

<sup>22</sup> Strab., III, 2, 1: τοὺς Καίσαρος στρατιώτας.

<sup>23</sup> ABAD, *El Guadalquivir...*, p. 39.

<sup>24</sup> Strab., III, 2, 3: μέχρι μὲν οὖν Ἰσπάλιος ὀλκάσιν ἀξιολόγοις ὁ ἀνάπλους ἐστὶν ἐπὶ σταδίου οὐ πολὺ λείποντας τῶν πεντακοσίων, ἐπὶ δὲ τὰς ἄνω πόλεις μέχρι Ἰλίπας ταῖς ἐλάττοσι, μέχρι δὲ Κορδύβης τοῖς ποταμίους σκάφεισι, πηκτοῖς μὲν τὰ νῦν τὸ παλαιὸν δὲ καὶ μονοξύλοις.

<sup>25</sup> CHIC, G. *La navegación por el Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla en época romana*. Écija: Gráficas Sol. 1990, p. 42.

<sup>26</sup> *Ibíd.*, p. 29.

sentido significantes. Diversos autores<sup>27</sup> recogieron que estos fundamentos de construcciones romanas sobre el cauce aparecieron a la altura de la antigua *Axati* (Lora del Río), *Celti* (Peñaflor), como también en *Ilipa* (Alcalá del Río) y *Naeva* (Cantillana). A partir de estas observaciones, se planteó que el río tuvo que estar regulado por presas<sup>28</sup>. La ubicación de estas presas, especialmente las de *Ilipa* y *Naeva*, se encontraba “junto a los muros protectores de las elevadas orillas sobre las que se encontraban estas ciudades, favoreciendo también a un tiempo las instalaciones portuarias propiamente dichas”<sup>29</sup>.

Es posible ver en este desarrollo la intervención romana, probablemente en un momento no muy anterior al desde el que habla Estrabón. La proliferación de nuevas colonias surgidas tras el final de las guerras césaro-pompeyanas trajo consigo una apropiación del territorio y de sus recursos y una fuerte transformación del paisaje. Fue durante esta transición cesariana-augustea cuando se materializó su intervención en el río, asegurando la navegabilidad, fijando permanentemente las orillas empleando para ello diques longitudinales, que evitaran la deformación del curso y caudal principal del río en meandros, y trasversales, que generaran una corriente calmada<sup>30</sup>. La irreductibilidad de la presencia del río en el carácter de la región era tal en tiempos de Augusto que sirvió para denominar a la nueva provincia senatorial, la Bética<sup>31</sup>, e incluso, su capital, *Colonia Patricia Corduba*, estaba bañada por el mismo. Con esta transformación del paisaje se pretendía moldearlo a sus necesidades y, en última instancia, adaptarlo al modelo de explotación económica romano. Era imprescindible que su riqueza en olivos y metales fuera exportable a Roma, algo que consiguieron a través de la importante arteria fluvial, el *Baetis*. Fruto de ello, y a partir de ese momento, al borde de la reforzada corriente del Betis surgieron pesquerías, molinos de rueda que aprovechaban la energía de las presas y también numerosos alfares (*figlinae*)

---

<sup>27</sup> BONSOR, G. *The archaeological expedition along the Guadalquivir: 1889-1901*. Trad. por C. Penny. New York: The Hispanic Society of America. 1931, p. 94; THOUVENOT, R. *Essai sur la province romaine de Bétique*. París: Boccard. 1940, pp. 521-525; CHIC, *La navegación...*, pp. 29-42.

<sup>28</sup> BONSOR, *The archaeological expedition*, pp. 64-67. Chic (*La navegación...*, p. 30) plantea que estos puntos podrían ser además puertos.

<sup>29</sup> *Ibid.*, p. 39.

<sup>30</sup> No obstante, ya durante las guerras en Hispania, César había llevado sus naves por el río Betis hasta *Hispalis*, que posteriormente serían incendiadas por los lusitanos que querían huir (*BHisp.*, XXXVI, 3).

<sup>31</sup> Strab., III, 1, 6: αὕτη δ' ἐστὶν ἣν ὁ Βαίτις διαρρεῖ ποταμός [...] καλοῦσι δ' ἀπὸ μὲν τοῦ ποταμοῦ Βαιτικὴν; Plin., *NH*, III, 3, 4.

para la fabricación de ánforas<sup>32</sup>, fruto de la necesidad de recipientes para la exportación. Así pues, el cambio, no solo en la navegación sino en su navegabilidad, en suma, la antropización del río<sup>33</sup>, sería fruto de la romanización.

La principal beneficiaria de toda esta transformación resultó ser la ciudad de *Hispalis*<sup>34</sup>. La colonia cesariana fue designada capital del convento jurídico (*conuentus Hispalensis*), lo que apunta a la importancia que mantenía en aquel momento. Estrabón, después de expresar su especial posicionamiento (tras Corduba y Gades), destaca su cualidad comercial (ἡ δὲ τὸ μὲν ἐμπόριον συμμένει)<sup>35</sup>. Establecida como puerto fluvial, servía como nexo en los contactos intra y ultraprovincial así como de punto de transbordo<sup>36</sup>: hasta aquí llegaba la navegación con barcos de gran tonelaje, que ascendían por el lago *Ligustinus* procedentes del Mediterráneo o el Océano<sup>37</sup>; río arriba desde este punto, donde la profundidad era menor, el curso debía de afrontarse en bajeles, a menudo sirgados. A partir de este momento, Híspalis comenzará a desarrollar toda su potencialidad portuaria<sup>38</sup>, lo que afectará al urbanismo de la colonia, expandiéndose hacia el norte y el sur. En la zona meridional se fue conformando un barrio comercial, dotado de *figlina* y embarcadero propio, mientras que en la septentrional se constatan edificaciones vinculadas con actividades productivas y comerciales<sup>39</sup>.

Unas millas al noroeste de este núcleo, la antigua ciudad de Itálica, enmarcada en lo que García y Bellido dio en denominar la *vetus urbs*<sup>40</sup>, experimentó un crecimiento moderado. Quizá con César, aunque más probablemente con Augusto, llegó el primer momento de urbanización para la ciudad, coincidente con la adquisición del

---

<sup>32</sup> Phil., VA, 5, 6: el biógrafo describe la tierra de la Bética como la mejor región conocida: τὴν δὲ ἡπειρον τὴν Βαιτικὴν, ἧς ὀποταμὸς οὗτος ὁμώνυμος, ἀρίστην ἡπείρων φασί, πόλεων τε γὰρ εἶ ὕχειν καὶ ἰνομῶν καὶ ἰδιῆχθαι τὸν ποταμὸν ἐς τὰ ἄσθη πάντα.

<sup>33</sup> CHIC, G. “Roma y el Guadalquivir”, *El río Guadalquivir*. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2008, p. 4.

<sup>34</sup> Strab., III, 2, 1.

<sup>35</sup> Es, cuanto menos, curioso lo que apunta a continuación Estrabón, diciendo que otro núcleo, más honorable, está empezando a hacerle sombra. No obstante, no se conocen referencias a esta ciudad (ἡ Βαίτις, ¿*Baetis*?), pensándose que podría ser una corrupción en los manuscritos o que podría tratarse del actual barrio de Triana.

<sup>36</sup> ORDÓÑEZ, S. “El puerto romano de Hispalis”. G. Pascual y J. Pérez, *Puertos fluviales antiguos: ciudad, desarrollo e infraestructuras*. Valencia: Universidad de Valencia, 2003, p. 59.

<sup>37</sup> Str., III, 2, 3.

<sup>38</sup> ORDÓÑEZ, “El puerto romano...”, p. 63.

<sup>39</sup> GONZÁLEZ, D. *Forma Urbis Hispalensis*. Sevilla: Fundación Focus-Abengoa, 2010, p. 101.

<sup>40</sup> GARCÍA Y BELLIDO, *Itálica*, p. 83.

rango de *municipium*<sup>41</sup>. La comunidad italicense recibió por entonces la sanción para poder acuñar moneda propia, aprovechando dicha ocasión para hacerse eco y difundir la nueva propaganda augustea<sup>42</sup>. De los edificios que albergaba se conoce parte del foro y su suntuoso teatro. Este desarrollo urbanístico, si bien de una calidad considerable, es moderado, en comparación con las nuevas fundaciones, especialmente colonias, que aparecían en el entorno bético. Del enclave, que probablemente ampliara su extensión, proceden escasos epígrafes y materiales propios de esta etapa, en gran parte por hallarse esta parte soterrada bajo el actual pueblo de Santiponce.

En este punto, se hace necesario compendiar lo que sabemos de los italicenses y de su ciudad hasta este momento. La élite ciudadana descendía de los primeros soldados asentados, veteranos y demás licenciados, que se convirtieron en grandes terratenientes. Ello quiere decir que puesto que se trataba del primer enclave en fundarse, sus primeros pobladores pudieron adquirir ingentes porciones de *ager publicus*, por lo que grandes tierras del entorno serían propiedad de italicenses. La consabida posición en el río y, más especialmente, en la cabecera del paleoestuario, apunta al desarrollo y mantenimiento de una función comercial, de intercambio de productos. Lo más acertado que podría pensarse es que desde el periodo republicano medio hasta el inicio de la época imperial, Itálica mantuviera el mismo comercio que asumió cuando se estableció como asentamiento romano, puesto que durante este periodo no se aprecian cambios geomorfológicos o estratégicos de importancia<sup>43</sup>. Sin embargo, la situación orográfica de Itálica y la configuración de su red hídrica no se mantuvieron inalterables. La red hídrica de Itálica estuvo configurada por tres elementos<sup>44</sup>: el río Betis, el Rivera de Huelva, el cual desembocaba en el río varios centenares de metros al este, justo a la

---

<sup>41</sup> CABALLOS, *Itálica...*, pp. 61-64.

<sup>42</sup> Entre esta iconografía del nuevo poder encontramos la loba capitolina amamantando a los gemelos Rómulo y Remo, el genio, una figura militar, así como sendos bustos de Augusto, Livia y Tiberio. Véase CHAVES, Fca. *Las monedas de Itálica*. Sevilla: Dirección General de Bellas Artes – Patronato del Conjunto Arqueológico de Itálica, 1978.

<sup>43</sup> CANTO, “La *vetus urbs...*”, p. 160 recoge la poca idoneidad agrícola de este terreno concreto debido a la alta salinización de sus tierras (*apud* VANNEY, J. *L’hydrologie du Bas Guadalquivir*, Madrid: Instituto de Geografía Aplicada del Patronato Alonso de Herrera, 1970, p. 65, y ABAD, *El Guadalquivir*, pp. 27-28).

<sup>44</sup> Resulta muy provechosa la secuencia hipotética de la evolución paleohidrográfica del Guadalquivir y la Rivera de Huelva en el entorno de Itálica que ofrecen Jiménez y Borja (“El teatro de Itálica y su entorno. Evolución del paisaje urbano entre el s. II a.C. y el cambio de era”, *Actes 2on Congrès Internacional d’Arqueologia i món antic. August i les províncies occidentals. 2000 aniversari de la mort d’August. Vol. II*. Tarragona: Fundació Privada Mútua Catalana. 2015, p. 91, fig. 4).

altura de Itálica, y el paleocauce conocido como Madre Vieja<sup>45</sup> (Figura 2). En la enumeración que ofrece Estrabón sobre las ciudades de la Bética, de forma progresiva, sigue una línea que se adentra y que recoge aquellas ciudades abiertas al río<sup>46</sup>. Explícitamente, habla de su posición junto al río, la misma que la de Πίρα (Ἰτάλικα καὶ Ἰλιππα ἐπὶ τῷ Βαίτι). Por otro lado, una serie de perforaciones geoarqueológicas, realizadas esta vez de forma perpendicular al límite oriental de la ciudad, alejándose en sentido este hacia el centro del paleoestuario, constatan una profundidad suficiente para poder establecer un puerto en su litoral<sup>47</sup>. Más aún, determinados restos hallados en este perfil estratigráfico permiten obtener una secuencia temporal de época republicana<sup>48</sup>. Ello apuntaría a que la actividad del puerto italicense mantendría una estrecha relación con su ubicación estratégica en la cabecera del paleoestuario. De esta forma, con bastante certeza podría afirmarse que Itálica sí contaba con acceso fluvial en época tardorrepublicana y muy posiblemente en este momento de transición imperial. Los italicenses seguirían manteniendo esta conexión como punto de exportación de metales procedentes de las minas de Riotinto<sup>49</sup>. Por su parte, el Madre Vieja<sup>50</sup> desempeñaba una función importante, la de canalizar las crecidas del Guadalquivir, ocasiones en las que “renacía” adquiriendo su función inicial de lecho mayor. Canto lo interpreta como el cauce antiguo del Rivera de Huelva, que, al menos en épocas invernales, se llenaba y corría de forma muy notable todavía al pie de Itálica<sup>51</sup>, aunque, recientemente, Jiménez

---

<sup>45</sup> Conviene no confundir este paleocauce junto a Itálica con un arroyo homónimo situado en el curso medio del río, próximo a Lora del Río (ABAD, *El Guadalquivir*, p. 29).

<sup>46</sup> Strab., III, 2, 2.

<sup>47</sup> ARTEAGA *et al.*, “El proyecto geoarqueológico...”, p. 92.

<sup>48</sup> *Ibidem*, p. 89. A época tardorrepublicana pertenecen fragmentos de cerámica campaniense A tardía y un resto de madera, cuya análisis radiocarbónico ha permitido ofrecer una datación aproximada en torno a 167 y 136 a.C.

<sup>49</sup> CANTO, “La *vetus urbs*...”, p. 160.

<sup>50</sup> Según Canto (*ibidem*, p. 161), la denominación habría sido introducida a partir de los estudios de VANNEY y MÉNANTEAU. Las principales referencias al respecto proceden en su gran mayoría del siglo pasado: el arqueólogo G. Bonsor (*The archaeological expedition*, p. 48) da señales de no reconocerlo, aunque lo dibuja en un mapa fechado en 1897, ya que le asigna el nombre de Betis (en realidad, el Rivera de Huelva). García y Bellido (*Colonia...*, p. 118) se hace eco de las noticias locales y apunta que, a pesar del alejamiento del río Betis-Guadalquivir, en las grandes venidas se llenaba un brazo seco que pasaba a los pies de Santiponce; “es lo que llaman Rivera de Buerba”. Estudiando el régimen fluvial bético, Ponsich (*Implantation rurale antique sur le Bas-Guadalquivir*. Madrid: Laboratoire d'archéologie de la Casa de Velázquez. 1974, p. 24) lo describió como una pequeña corriente de agua, aparentemente inofensiva, sobre un viejo curso (“*sans doute du Guadalquivir*”), llamado “Río Viejo”.

<sup>51</sup> CANTO, “La *vetus urbs*...”, p. 188.

y Borja muestran dudas sobre la conexión entre el Rivera de Huelva y este paleocauce<sup>52</sup>. Con suma probabilidad, el acceso fluvial de Itálica con el río Betis se realizaría a través de alguno de estos cauces intermedios.

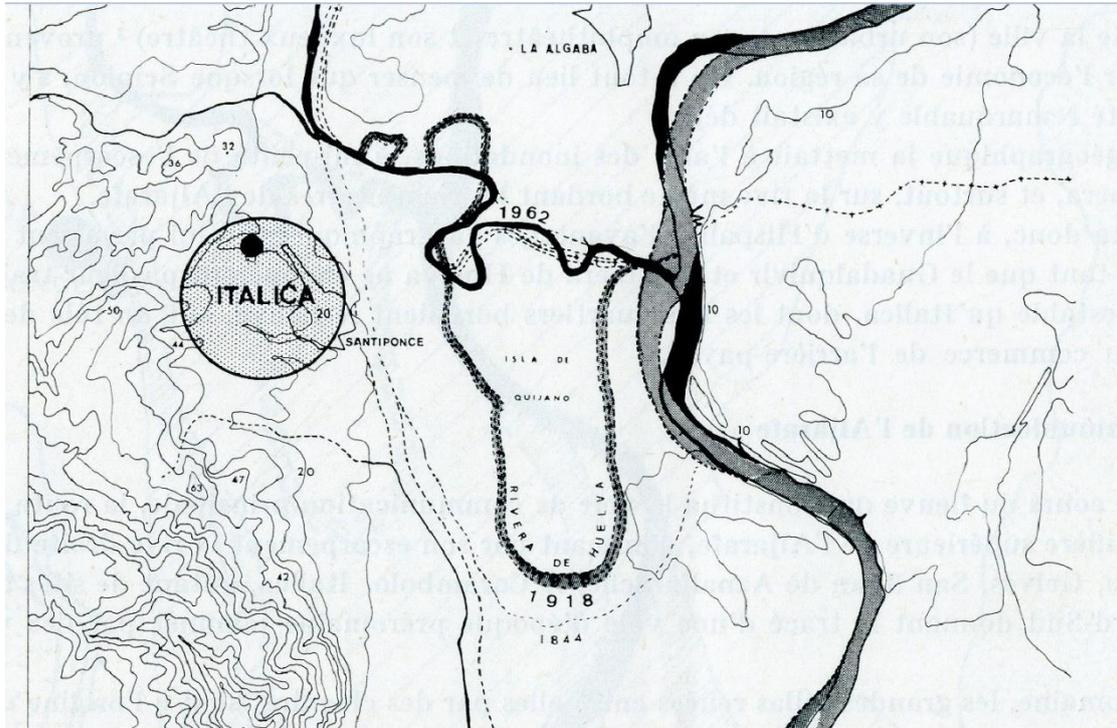


Figura 2. Entorno hidrográfico de Itálica (PONSICH, *Implantation rurale...*, fig. 5, detalle).

Se ha dicho en numerosas ocasiones que Itálica debió ser una ciudad portuaria y centro comercial<sup>53</sup>; incluso, que parte de su población, concretamente la perteneciente a la *gens Aelia*<sup>54</sup>, mantenían estrechos vínculos con la exportación de aceite. Si bien el principal fundamento de esta aseveración radica en las marcas de ánforas aparecidas en el lugar, no obstante, la arqueología no ha podido corroborar la presencia de *figlinae* en este núcleo hasta la fecha. En su recorrido a lo largo del Guadalquivir, Bonsor<sup>55</sup> observa en *Naeva*, entre otros vestigios romanos de inscripciones y fragmentos de mármol, los restos de *quays*, restos que, no obstante, no ofrecen comparación con los que se encuentran en Ilipa, fuera de la muralla: se trata del punto donde se hallarían las esclusas del río, donde reconoce un importante fundamento de sus estructuras. En Itálica, que para entonces se encontraba a tres kilómetros del Guadalquivir, no encuentra

<sup>52</sup> JIMÉNEZ y BORJA, “El teatro de Itálica...”, p. 92.

<sup>53</sup> Entre otros, MATUTE, *Bosquejo...*, p. 10; BONSOR, *The archaeological expedition*; CHIC, G. *Epigrafía anfórica de la Bética I*. Écija: Departamento de Historia Antigua, Universidad de Sevilla. 1985, p. 107.

<sup>54</sup> CHIC, *Los Aelii en la producción...*, pp. 18-19, especialmente n. 136.

<sup>55</sup> BONSOR, *The archaeological expedition*, p. 46.

ninguna de estas estructuras. Por ello, Berni expresa que el protagonismo que se le concede dentro del floreciente comercio de aceite de oliva de la Bética fue errónea y falsamente atribuido<sup>56</sup>. Resulta difícil saber si existían alfares en la periferia “por el nivel de suelo alcanzado desde época antigua por los aluviones”. A ello habría que añadirle los resultados de las prospecciones de Ponsich al respecto, que se califican de escasos, y que no constituyen testimonio de ello<sup>57</sup>.

Así, partiendo de que la presencia de *figlinae* comienza a expandirse a partir de época de Augusto, coincidiendo con el inicio de exportaciones masivas de aceite bético<sup>58</sup>, y de la ausencia, hasta el momento, de estos talleres en Itálica, dejan a la ciudad al margen del principal motor económico para la región. Ello podría redundar en que es en este momento en el que se materializa una desconexión entre el núcleo y el río. Como consecuencia, la pérdida de su relevante posición junto al Betis habría provocado que el comercio de exportación de metales se trasladara a Ilipa<sup>59</sup>. En este sentido, la clave para entender la Itálica del primer siglo de la Era reside en conocer en qué momento se produciría este traspaso, para lo cual hay quien opina que ocurriría con el paso de la política republicana a la imperial<sup>60</sup>, mientras que otros conceden, a tenor de los sedimentos del lugar, una mayor vida para el puerto de la *vetus urbs*<sup>61</sup>.

Sabiendo esto, la fortuna de los italicenses no puede buscarse en su entorno más directo, sino a través de patrones de riqueza más antiguos, es decir, en la posesión de amplios y ricos latifundios de la Bética. Estas tierras, y su debida explotación, generarían el enriquecimiento suficiente para una clase de ricos terratenientes que darían el salto de la Bética a la propia Roma.

## 2. Promoción de la elite italicense a Roma

A pesar de sus circunstancias naturales más inmediatas, Itálica recibió el influjo de la romanización. En esta transición hacia la Roma imperial, la ciudad de Escipión adquirió elementos de la nueva cultura imperial. De todos los pocos elementos urbanos conocidos de este periodo, el más destacable es sin duda el teatro, cuyas obras se

---

<sup>56</sup> BERNI, P. *Epigrafía anfórica de la Bética: nuevas perspectivas de análisis*. Barcelona: Universitat de Barcelona, Publicacions i Edicions, 2008, p. 233. La inscripción LIDFITALICAE haría mención a la *figlina Italica* de Doña Mencía, distante, en la orilla izquierda del Genil.

<sup>57</sup> Ibídem. PONSICH, *Implantation rural...*, p. 46.

<sup>58</sup> CHIC, “Roma y el Guadalquivir”, p. 5.

<sup>59</sup> CORZO, *Las vías romanas...*, p. 177.

<sup>60</sup> Ibídem.

<sup>61</sup> ARTEAGA *et al.*, “El proyecto geoarqueológico...”, p. 91.

extendieron hasta el principado de su sucesor, Tiberio. Representativas también de los dos primeros gobiernos imperiales son las series numismáticas que se acuñaron en la ciudad, a partir de las cuales se conoce la nueva denominación jurídica de Itálica: *municipium*.

Más allá del aceite bético, a lo largo de esta etapa arribaron también a Roma nuevos actores económico-políticos que jugarían un papel decisivo en el siglo siguiente. Las elites de las ciudades de la Bética conocían el valor de estos recursos en la Urbe y los entresijos del comercio. Aquellos ricos terratenientes y comerciantes procedentes de la Bética que poco a poco habían amasado un importante patrimonio, lograron progresar socialmente y dieron así el salto al orden senatorial en Roma. Se registra una primera oleada en tiempos de Claudio y Nerón, ampliamente hispana y heterogénea, compuesta por senadores de Corduba, Tarraco, Gades, Barcino, Itálica, Híspalis y Ucubi<sup>62</sup>. La siguiente llegó durante el principado de Vespasiano, a partir del año 70. Las vacantes en el Senado producidas tras la eliminación de miembros cordobeses fueron cubiertas por nuevos miembros hispanos (*homini noui*) y especialmente consolidadas entre los años 73-74 d.C., coincidiendo con la censura de Vespasiano y Tito. Para entonces, se había producido una inversión en la procedencia de los ricos e influyentes hispanos a Roma: ahora lo hacían desde Híspalis, Ucubi, Tarraco, Siarum, Iliberri, Gades, Barcino y Corduba, con Itálica a la cabeza. Hasta la capital del Imperio se trasladaron las familias de los Ulpii, primero, y la de los Aelii, después, linajes de Trajano y Adriano, respectivamente, y también la de los Marcii, de Ucubi (hoy Espejo, Córdoba), de la que descendería Marco Aurelio.

En términos generales, durante el alto Imperio, después de Tarraco como principal cuna de senadores hispanos en Roma, con 27 individuos, Itálica es la siguiente, con hasta 17 senadores. Este hecho se hace más notorio tanto más cuanto que esta ciudad no constituía capital de provincia o de convento. En este sentido, la elite italicense supo sacar rédito a la situación de auge comercial del aceite bético<sup>63</sup>. La movilidad italicense se conoce, parcialmente, por diversos epígrafes conservados,

---

<sup>62</sup> CANTO, A. “*Saeculum Aelium, Saeculum Hispanum*: poder y promoción de los hispanos en Roma”, *Hispania. El legado de Roma*. Madrid: Ministerio de Educación y Cultura. 1999, p. 240. Entre otros, Séneca, Mela, Gallio, Lucano, Columela, Marcial, Quintiliano, Moderato, Rufo, Luciniano, Materno y Deciano.

<sup>63</sup> En palabras de Caballos (*Itálica...*, p. 81), la época de los Flavios fue “una oportunidad aprovechada”.

especialmente para militares<sup>64</sup>, aunque aquellos más señalados corresponden con los antecesores de los futuros emperadores<sup>65</sup>. Marcus Ulpius Traianus *pater*, de cuyo linaje se dice que era *antiqua magis quam clara*<sup>66</sup>, ostentó el consulado en el año 70, probablemente por su intercesión a favor de Vespasiano en la Guerra Civil. Desde ese momento, su rápido ascenso le permitió componer un *cursus honorum* envidiable, desempeñando consulados, proconsulados y sacerdocios<sup>67</sup>. Por otro lado, Publius Aelius Hadrianus Afer llegó a ostentar un cargo de pretor antes de ser consular (*uir praetorius*), aunque no se conoce mucho más de él<sup>68</sup>.

La presencia de un fuerte clan hispano pudo ser el respaldo más que necesario para, en primer lugar, acabar con el principado de Domiciano, poniendo fin a la saga flavia, y en segundo lugar, introducir una nueva dinastía, hispana<sup>69</sup>. El principado de Trajano, después de una breve transición que fue el de Nerva, llevó al Imperio a su máxima expansión, difundiendo un nuevo mensaje de paz y estabilidad y mejorando las condiciones de los ciudadanos de Roma y del Imperio. Para este momento, el desplazamiento del cauce principal del Betis era una realidad y dejaba a la ciudad sin acceso fluvial, con un nuevo paisaje continental<sup>70</sup>.

### 3. Itálica y su gran momento: ¿un puerto en Itálica?

Hoy en día, que lo que se conoce como *nova urbs* es un producto del propio Adriano no alberga ninguna duda. La ingente transformación de Itálica no solo se tradujo en una “mera” conversión urbanística, adaptada a las corrientes y estilos del momento y al carácter del emperador; más bien, este remozado hacia la monumentalidad (prácticamente en todos los sentidos<sup>71</sup>) trajo aparejada un

---

<sup>64</sup> Lucio Rutio Sabino, de la tribu Sergia de Itálica, participó en la *legio X Gemina* y murió en Aquileia, donde mandó construirse una lápida (*CIL* V, 932). En general, v. CABALLOS, *Itálica...*, pp.81-82. Podría contarse aquí Lucius Licinius Sura, cónsul en varias ocasiones, a quien Canto (“*Saeculum Aelium...*”, p. 244) le concede una ciudadanía italicense. Fuera de este ámbito, conocemos el testimonio de una mujer, Etrilia Laeta, que vivió en Marsella, en cuya vía Aquensi hizo poner una inscripción (*CIL* XII, 412).

<sup>65</sup> CABALLOS, *Itálica...*, pp.83-89.

<sup>66</sup> Eutr., VIII, 2.

<sup>67</sup> CABALLOS, *Itálica...*, pp. 87-88. Esta carrera podría haber estado influenciada por su origen italicense y antiguo, mucho más prestigioso que el de otros béticos del momento.

<sup>68</sup> *Ibidem*, pp. 88-89.

<sup>69</sup> CANTO, “*Saeculum Aelium...*”, pp. 242-243.

<sup>70</sup> ARTEAGA *et al.*, “El proyecto geoarqueológico...”, p. 93.

<sup>71</sup> LEÓN, P. *Esculturas de Itálica*. Sevilla: Junta de Andalucía, 1995, p. 25. En lo referente a la escultura, se habla de una “predilección casi obsesiva con la colosalidad”.

acondicionamiento de su acceso y una mejora de sus vías de comunicación. El trazado de una nueva vía para Itálica se atestigua arqueológicamente a partir de sendos miliarios, que apuntan como artífice directamente al propio emperador<sup>72</sup>. La monumentalidad se convirtió en una de las señas de identidad de Itálica, la adrianea, y la suntuosidad caracterizó al ambiente de los residentes en el nuevo barrio. Por ello, nos detendremos ahora en analizar aquellos indicios que apunten hacia una conexión fluvial: la importancia de la importación, la constatación de restos arqueológicos vinculados a este lugar, la situación de Híspalis en este momento y, por último, los indicios de su probable ubicación.

De acuerdo con Schörle<sup>73</sup>, los factores clave para justificar la presencia de un puerto son dos: “a) *that the area has good natural harbour facilities (...)* b) *that the physical geographical location generates a certain amount of traffic*”. Si bien ambas condiciones son variables (especialmente por condicionantes económicos y avances científicos), depende en gran medida de los vínculos que mantenga con su *hinterland* (conexiones interiores) y con su *foreland* (tráfico marino)<sup>74</sup>. En cambio, en determinados casos, son otros los condicionantes que interfieren: políticos, geoestratégicos y/o económicos<sup>75</sup>. Este debió ser el caso para Itálica: la decisión de construir un nuevo puerto fue una condición necesaria para su gran levantamiento, siendo esta decisión política (en tanto que partía del propio emperador) a la par que ideológica. Sin embargo, en nuestro caso debemos empezar reconociendo que la conexión fluvial con Itálica, especialmente para el momento del auge adrianeo, se ha pensado a la inversa; es decir, por lo general, no a partir de las evidencias, sino como medio único para explicar su desarrollo urbanístico. Así, en primer lugar, se piensa en la importación de todos aquellos materiales y expertos trabajadores que la convertirían en

---

<sup>72</sup> Adriano dispuso una nueva vía, más bien un ramal, con orientación norte-sur, que conectaría en algún punto de la anterior ruta hacia Extremadura (aprox. unos 40 km de Itálica; v. CORZO, *Las vías romanas...*, p. 177), y a la que pertenecerían tres imponentes miliarios (dos fueron hallados en Santiponce: *CILA II*<sup>2</sup>, 367; *HEp* 1995, 708; y otro en Guillena, *CILA II*<sup>4</sup>, 1040) con inscripción imperial (*Hadrianus Augustus fecit*). Esta ruta corría de forma paralela a otra vía oriental, dispuesta aprovechando la topografía del valle del Huelva, y que a la vez demuestra la lógica de su trazado, por cuanto respeta las distancias y la regulación del terreno de acuerdo con las preferencias y criterios romanos (CORZO, *Las vías romanas...*, p. 180).

<sup>73</sup> SCHÖRLE, K. “Constructing port hierarchies: harbours of the central Tyrrhenian coast”. D. Robinson y A. Wilson, *Maritime Archaeology and Ancient Trade in the Mediterranean*. Oxford: Oxford Centre for Maritime Archaeology, 2011, p. 93.

<sup>74</sup> *Ibidem*.

<sup>75</sup> NIETO, X. “Le commerce de cabotage et de redistribution”. P. Pomey, *La navigation dans l'Antiquité*. Aix-en-Provence: Edisud, 1997, p. 155.

monumental: los bloques (ya convertidos o todavía por convertir) para esculturas, o toda la diversidad de ricos mármoles que decorarían los suelos de las *domus*, o, quizá lo más sugerente, las grandes columnas transportadas desde lejanos puntos del Imperio destinadas al gran templo de culto imperial. En la ciudad italicense se han reconocido, al menos, una decena de ricos y variados materiales, como mármol de Paros, pentélico, *rosso antico*, *porta santa*, *cipollino*, etc.<sup>76</sup> Se desconoce si estos materiales eran transportados en bruto o parcialmente esculpidos, aunque se reconoce la necesaria presencia de un taller escultórico<sup>77</sup>. A favor de esta importación cuenta igualmente el elevado coste del transporte remolcado con bestias frente al fluvial.

Aunque como meras notas, que sin duda valen la pena recuperar, la conexión fluvial aparece también en las crónicas pseudoarqueológicas y de viajes que hablan sobre Itálica. El deseo de dejar constancia del pasado perdido a través de sus vestigios y ruinas ha llevado a numerosos individuos a lo largo de los siglos a recopilar información sobre la Itálica de su tiempo. El primero de ellos parece haber sido Fr. Francisco de Torres, quien en su texto de 1598, testimonia una rada en la que se alijaban las embarcaciones<sup>78</sup>. Contemporáneo suyo, Ambrosio de Morales, quien fuera el primero en afirmar que los restos por entonces denominados Sevilla la Vieja no entroncaban con la vetusta Híspalis sino con la más antigua Itálica, menciona un puerto fluvial<sup>79</sup>. Un tercero, Fernández Prieto y Sotelo, numerario de la Real Academia de la Historia, hacia 1740, cuenta que acudió al lugar conocido como el muelle, donde pudo ver un enorme paredón que conservaba argollones<sup>80</sup>. La de Prieto y Sotelo constituye la última fuente que reconoce haber visto ruinas de lo que habría sido un puerto. Lo siguiente no serán sino alusiones al dicho muelle. De entre diversos planos y mapas que dibujó Demetrio de los Ríos, en dos de ellos, 1862 y 1876 respectivamente, etiqueta un par de puntos como “muros y otras construcciones del antiguo muelle” y “terreno bajo y pantanoso por donde iba antes el río que bañaba los muros de Itálica”. Posteriormente,

---

<sup>76</sup> RODRÍGUEZ, J.M., KEAY, S., JORDAN, D., CREIGHTON, J. y RODÀ, I. “La Itálica de Adriano. Resultados de las prospecciones arqueológicas de 1991 y 1993”, *AEspA*, 72, 1999, p. 96.

<sup>77</sup> LEÓN, *Esculturas...*, p. 30.

<sup>78</sup> MATUTE, *Bosquejo...*, p. 10-11.

<sup>79</sup> BONSOR, *The archaeological expedition*, p. 50.

<sup>80</sup> Universidad de Sevilla. Biblioteca Rector Machado y Núñez. Manuscritos. A 332/183(6). *Descripción de Itálica*, mayo de 1740. Fol. 4r: “un grandísimo paderón [sic] que... llaman el muelle, y me aseguraron que no hacía muchos años que allí se hallaron unos argollones de bronce, en que estaban las embarcaciones y, con efecto, vi los huecos de donde había sido sacados (...) La obra es sumptuosa y de gran permanencia, toda compuesta de mampostería y piedra que llaman de sillería”.

diría que vio zonas pantanosas y restos del primitivo muelle<sup>81</sup>. A finales del s. XIX, Gali Lassaletta vuelve a aludir al muelle de Itálica, esta vez para mencionar que fue de allí de donde se extrajo un capitel romano, de orden jónico, esculpido en piedra caliza<sup>82</sup>. Desde este momento y en varias ocasiones en el primer tercio del siglo pasado, se llevó a cabo una expedición arqueológica por el Guadalquivir encabezada por el franco-británico J. Bonsor, con la que perseguían rastrear el cauce fluvial desde Córdoba hasta Sevilla en busca de vestigios romanos. A la altura de Ilipa Magna (Alcalá del Río) pudieron apreciar los cimientos de su puerto o embarcadero, fuera de la muralla de la ciudad. Este es el último muelle del que se habla en la crónica de la expedición hasta llegar a Hispalis. Para entonces, los restos del puerto italicense serían tan escasos, o incluso ya completamente destruidos, que los expedicionarios no dejaron constancia alguna de ellos<sup>83</sup>. A pesar de todo, Bonsor sigue a Plinio el Viejo y mantiene el planteamiento de una mayor proximidad del río a Itálica, donde estaría el muelle. Los autores más recientes mantienen la existencia de tal puerto en Itálica, aunque ya no fuera visible, por su proximidad al río o por su necesaria presencia en la introducción y trabajo de los materiales importados. Hablando sobre estos muelles García y Bellido deja una nota final, pertinente al caso: “En la actualidad nada se ve de este muelle, y sería necesario comprobar si lo que los escritores dan por tal lo fue en realidad”<sup>84</sup>.

A esto que se sabe de Itálica resulta muy provechoso compararle qué pasaba en la vecina *Hispalis*, capital del *conventus*, justo por entonces. Después de haber sido establecida como colonia romana y como importante puerto fluvial su crecimiento se impulsó: la posición de aquel cauce del Betis permitiría el desarrollo de la ciudad durante los últimos años de la Tardorrepública y el primer siglo de la Era; la ciudad duplicó su extensión hacia el norte<sup>85</sup> y se expandió hacia el oeste, acomodándose a la línea de ribera. La exitosa actividad portuaria de época julio-claudia y, especialmente, en época flavia<sup>86</sup> contrasta con la siguiente época *ulpio-aelia*, tanto que modifica el

---

<sup>81</sup> CANTO, “La *vetus urbs*...”, p.168.

<sup>82</sup> LASSALETTA, G. *Historia de Itálica, municipio y colonia romana. San Isidro del Campo, sepulcro de Guzmán el Bueno. Santiponce, Sevilla*. Sevilla, 1892, p. 88.

<sup>83</sup> BONSOR, *The archaeological expedition*, p. 48.

<sup>84</sup> GARCÍA Y BELLIDO, *Colonia...*, p. 188.

<sup>85</sup> GONZÁLEZ, *Forma...*, p. 101. Esta expansión urbana “se materializa a través de construcciones asociadas por tipología edilicia y evidencias palpables a actividades productivas y comerciales”.

<sup>86</sup> Especialmente en época flavia y de forma simultánea en otros puertos del Imperio, se lleva a cabo “una remodelación global en la que se establece un diseño destinado a facilitar las operaciones relacionadas con el tráfico de mercancías y a racionalizar los circuitos internos de distribución y, posiblemente, fiscalización” (Ibidem, p. 103).

paisaje urbano hispalense: se atestigua una contracción del espacio urbano, producido por el abandono del barrio comercial del sur de la ciudad y del barrio norte, que se reconvierte en una zona de ocupación doméstica<sup>87</sup>. Se ha pensado que la causa podría estar en las nuevas disposiciones del Estado, de carácter intervencionista, con respecto al comercio del aceite, desde finales del s. I<sup>88</sup>, que no solo tuvo efectos locales, sino que provocó cambios en el mapa del tráfico imperial de mercancías, como la emergencia de Lugdunum (Lyon) como centro de distribución de aceite bético o la consolidación de Roma como principal centro de consumo de este aceite<sup>89</sup>. No obstante, podría haber algo más, ya que es precisamente en este contexto de repliegue urbano de *Hispalis* cuando llega el momento de expansión para *Itálica*. Por tanto, podría verse aquí, quizá, el desplazamiento y concentración de todo el impulso del desarrollo de un núcleo a otro<sup>90</sup>.

Si bien no contamos con inscripciones del ámbito de Híspalis que hablen de un *portus*, el puerto sí es conocido a partir de las evidencias arqueológicas. En Ilipa se reconocieron los fundamentos de alguna estructura levantada en el lecho del río, lo que podría corroborarse con la inscripción de la ciudad (*portus ilipensis*)<sup>91</sup>. En cuanto a Itálica, por lo general, aunque las infraestructuras portuarias que allí operaron se han asociado a un puerto, lo cierto es que no hay testimonios epigráficos al respecto que provengan de época adrianea o inmediatamente posterior. La más relevante al respecto es una inscripción italicense dedicada a *M. Caelius Alexander*, dedicada por los miembros de una *statio* imperial, una *statio serrariorum*<sup>92</sup>. Esta pieza plantea una serie de inconvenientes: en primer lugar, indica de qué tipo es la *statio* (“taller imperial de trabajo del mármol”<sup>93</sup>), que no tiene una vinculación primaria con el río, sino más bien

---

<sup>87</sup> *Ibidem*, p. 105. De acuerdo con E. García (“Hispalis (Sevilla, España) y el comercio mediterráneo en el Alto Imperio Romano. El testimonio de las ánforas”. S. Keay, *Rome, Portus and the Mediterranean*. Londres: British School at Rome, 2013, p. 262), esto no tiene que ser indicio de empobrecimiento de la ciudad, “sino más bien una reorganización de los tráficos en relación con la intervención de la *annona* en la distribución del aceite”.

<sup>88</sup> GONZÁLEZ, *Forma...*, p. 105.

<sup>89</sup> GARCÍA, “Hispalis...”, p. 262.

<sup>90</sup> No obstante, la concentración del desarrollo en el núcleo italicense va distendiéndose a medida que avanza el siglo II. Datadas de época inmediatamente post-adrianea, encontramos una serie de inscripciones aparecidas en *Hispalis* que ilustran la relación de la ciudad con el río o la actividad que se lleva a cabo en él (*CIL* II, 1167; 1168; 1169; 1180; 1182; 1183; *HEp* 2000, 576).

<sup>91</sup> *CIL* II, 1085.

<sup>92</sup> *CIL* II, 1131.

<sup>93</sup> BELTRÁN, J. “Donación hecha a un taller imperial de trabajo del mármol”, en *Itálica: cien años, cien piezas*. Sevilla: Consejería de Educación, Cultura y Deporte, 2013, p. 79.

secundaria. En segundo lugar, su datación, que es posterior al momento de desarrollo de la nueva colonia, y pertenece a época severiana<sup>94</sup>. Lo cierto es que, hoy en día, no existe consenso definitivo para lo que sería un *portus* y una *statio*. Quizá la principal distinción sea aquella que recoge el Digesto<sup>95</sup>. Bonsor<sup>96</sup> y Chic han reflexionado sobre el primer término a propósito de los restos aparecidos en el cauce del Betis y la inscripción del *portus ilipensis*, refiriéndose también a las presas en el río<sup>97</sup>. No obstante, el concepto de *statio* parece más polisémico y, por tanto, resulta más problemático. Podría tratarse de un lugar de reunión en tierra de una flota (*classis*)<sup>98</sup>, aunque para el caso de Itálica, tras una revisión de diversas propuestas, Canto propuso por su parte entenderlo como un taller, como “el lugar donde se trabajaba el mármol y la piedra que en ingentes cantidades se invirtió en la ciudad”<sup>99</sup>. Una interpretación diferente es aquella que ofrece Nieto, que enlaza ambos términos a través de una relación de jerarquía: el *portus* sería el puerto principal y la *statio*, un puerto secundario<sup>100</sup>. La distinción no dependería tanto del tamaño de sus infraestructuras sino del número (masivo o no) de entradas de naves llegadas por ruta directa<sup>101</sup>. En cualquier caso, constituye todavía un debate abierto.

Conociendo, pues, la desaparecida existencia de restos arqueológicos de aquella conexión fluvial con la ciudad de los italicenses, lo que queda por responder es dónde se encontraban estas infraestructuras. A partir de las plantas de ambas partes de la ciudad, para cuando se construye la *nova urbs*, es lógico suponer que se siguieran empleando las mismas infraestructuras portuarias, esto es, las de la *vetus urbs*. No en vano, es esta sección la que seguía estando más próxima al lecho fluvial. Si bien algunas fuentes

---

<sup>94</sup> Canto (*Epigrafía romana de Itálica = ERIt* (Tesis doctoral). Madrid, 1985, pp. 226-227) recoge que fue hallada hacia 1820, junto con otra inscripción hoy perdida, fuera de las murallas de la vieja Itálica en las tierras que median entre esta y el Monasterio. No obstante, Beltrán (“Mármoles en la Bética durante el reinado de Adriano. El protagonismo de Itálica”, *Roma, Tibur, Baetica. Investigaciones adrianeas*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2013, p. 245) le confiere funcionamiento a esta infraestructura ya en época adrianea, aunque no hay evidencias epigráficas, coincidiendo con la llegada masiva de *marmora* béticos y foráneos en la “reforma” (más bien ampliación) urbana.

<sup>95</sup> Dig., 50.16.59: *portus apellatus est conclusus locus, quo importantur merces et inde exportantur; eaque nihilominus statio est conclusa atque munita: inde angiportus dictum est.*

<sup>96</sup> BONSOR, *The archaeological expedition*, p. 94.

<sup>97</sup> CHIC, *La navegación...*, p. 39.

<sup>98</sup> Dar.-Sagl., Ch. Lécrivain, s.v. ‘*statio*’.

<sup>99</sup> CANTO, *ERIt*, pp. 224-228. Para el caso de Híspalis, podría entenderse como sede o estación (*HEp* 2000, 576).

<sup>100</sup> NIETO, “Le commerce de cabotaje...”, p. 156.

<sup>101</sup> *Ibidem*.

anteriores a Demetrio de los Ríos nos hablaban de los restos portuarios<sup>102</sup>, ninguna indica exactamente dónde. El arqueólogo, en sus mapas de 1862 y 1876, lo ubica junto al flanco sureste del pórtico posterior al teatro<sup>103</sup> (Figura 3), planteamiento que siguen García y Bellido<sup>104</sup> y Beltrán<sup>105</sup>. Hablando sobre el comercio de *marmora*, a propósito de la inscripción de *M. C. Alexander* de Itálica, Rodà<sup>106</sup> apunta a la zona extramuros, en tanto que zona industrial, cerca de donde se ubicarían aquellas *stationes serrariorum marmorumque*. Con todo, la aparición de nuevos restos durante las obras de construcción del viaducto de la Ruta de la Plata, localizadas cerca de las instalaciones de Transportes Pantoja (frente a San Isidoro del Campo), podrían abrir una nueva perspectiva en este asunto. Se trataría de “estructuras portuarias”<sup>107</sup>, cuyos restos estarían “inequívocamente relacionados con la actividad portuaria”<sup>108</sup>. Su situación, en una zona en la que el techo de la llanura aluvial es más alto que en la orilla contraria del Guadalquivir, con niveles de entre 3 y 4 msnm, se encuentra en una zona intermedia entre el Rivera de Huelva y la ciudad. Según los investigadores Jiménez y Borja, la probable ubicación de estos restos en la margen derecha del río dejaría inservible una vinculación Rivera de Huelva-Madre Vieja, a favor de una conexión entre el Rivera de Huelva y el Betis, desde época augustea<sup>109</sup>.

Así, gracias a este acceso fluvial, el puerto italicense se convertiría, de esta forma, en la puerta de llegada de ricos materiales y cualificados artesanos, donde se establecería un importante comercio de importaciones<sup>110</sup>. Por su parte, el río continuó siendo el principal cauce económico de la región y de las familias más relevantes. Mientras el aceite bético fue esencial para el aprovisionamiento de la *Annona*, el mantenimiento del río fue una de las prioridades asignadas a cargos públicos. Son varias

---

<sup>102</sup> *V. supra*. Sus planos fueron empleados por Lassaletta, y García y Bellido.

<sup>103</sup> Ofrece como descripción sendos rótulos: “(XIV) Muros y otras construcciones del antiguo muelle”, “(XVIII) Muelle del río”.

<sup>104</sup> GARCÍA Y BELLIDO, *Colonia...*, lámina III.

<sup>105</sup> BELTRÁN, “Mármoles en la Bética...”, p. 245.

<sup>106</sup> RODÀ, “Los mármoles de Itálica”, p. 174.

<sup>107</sup> BORJA, Fco. y BARRAL, M. “Evolución histórica de Vega de Sevilla. Estudio de geoarqueología urbana”. A. Jiménez, *La Catedral en la ciudad (I). Sevilla, de Astarté a San Isidoro*. Sevilla: Aula Hernán Ruiz. Catedral de Sevilla, 2005, p. 20, n. 18.

<sup>108</sup> JIMÉNEZ y BORJA, “El teatro de Itálica...”, p. 92.

<sup>109</sup> *Ibidem*.

<sup>110</sup> LEÓN, *Esculturas...*, p. 30. A propósito de los restos anfóricos procedentes de Itálica (con origen en diversos puntos del curso medio-bajo del Betis), Berni (*Epigrafía anfórica...*, p. 233) expresa que son los propios de una metrópolis abocada al consumo de productos elaborados dentro y fuera de la provincia. No obstante, su núcleo de procedencia podría ser Ilipa (*ibidem*).

las inscripciones conservadas que se refieren a ello: *curator Baetis*<sup>111</sup>, *procurator Auggustorum ad ripam Baetis*<sup>112</sup> y *procurator Augusti ripae provinciae Baetica*<sup>113</sup>.

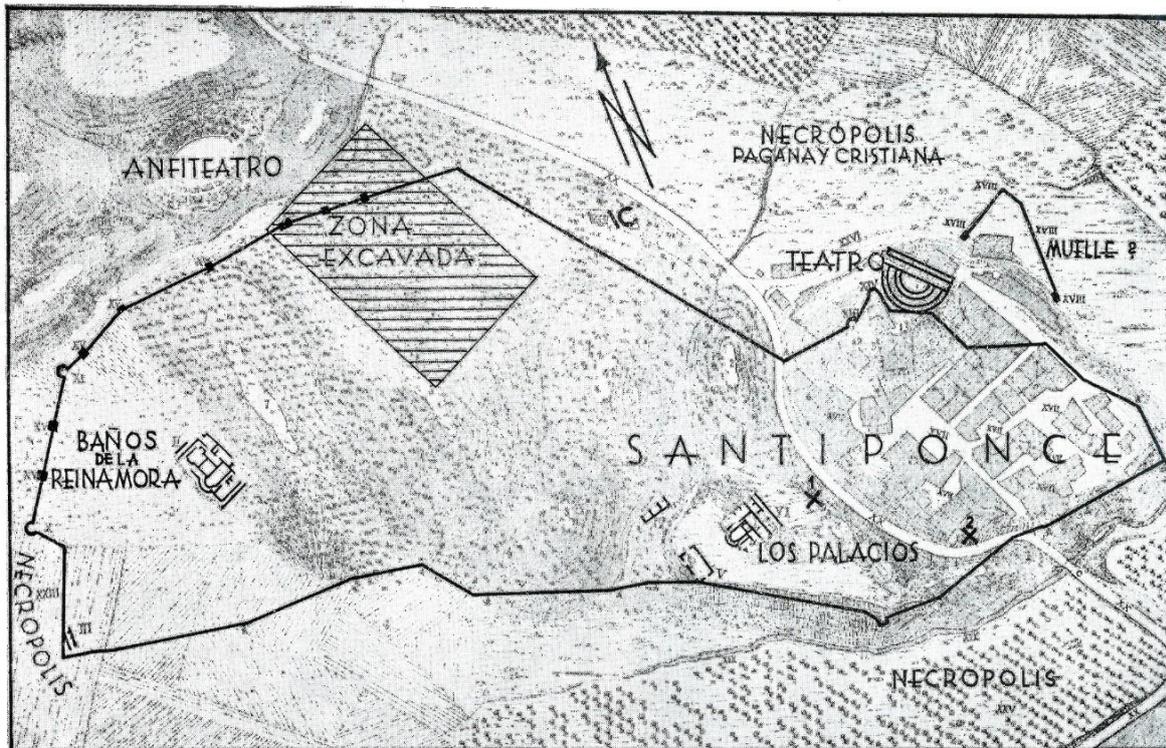


Figura 3. Plano de Itálica, con indicación de la zona portuaria, basado en el plano de 1876 de Demetrio de los Ríos (GARCÍA Y BELLIDO, *Colonia...*, lám. III).

Sin embargo, Itálica ya no volverá a aparecer vinculada explícitamente con el Betis. Determinantes cambios continuaron transformando el paisaje del entorno italicense, entre los que apreciamos especialmente la combinación de dos factores en la pérdida del acceso al río: por un lado, la paulatina desviación del lecho fluvial y, por otro, la sedimentación de materiales en esta parte más baja, provocada por la falta de mantenimiento y abandono de la ciudad italicense<sup>114</sup>; estos han sido los agentes para la creación progresiva de una playa fluvial, que ha ido generando un espacio cada vez

<sup>111</sup> *CIL* II, 2129.

<sup>112</sup> *CIL* II, 1180.

<sup>113</sup> *CIL* II, 1177.

<sup>114</sup> En la sedimentación intervinieron también los torrentes y aguas de escorrentía, que han dañado igualmente las estructuras urbanas a su camino. De estas, la más próxima es el teatro, afectado por la incidencia de las aguas de arroyada en este espacio (RODRÍGUEZ, O. *El teatro romano de Itálica: estudio arqueoarquitectónico*. Madrid: Servicio de Publicaciones de la Universidad Autónoma de Madrid: Fundación Pastor de Estudios Clásicos. 2004, p. 403). Desde comienzos de la Edad Media, comenzarían a funcionar dos arroyos provocando una intensa erosión: uno de ellos bajaba por la *cavea* y, sin poder ser drenado en la *orchestra*, penetraba a través de la *valua regia* a la *porticus*, “en dirección al río”; el segundo discurría por el frente norte del pórtico, generado por el desbordamiento y desvío del alcantarillado en la zona de Cañada Honda.

mayor al este del antiguo núcleo, que conocemos especialmente a partir de grabados e ilustraciones<sup>115</sup>. Con todo, fundamentalmente en el último siglo, la acción antrópica ha continuado modificando el paisaje hídrico de Itálica y Santiponce. Sin duda, a partir del cotejo de diferentes mapas y dibujos, la mayor transformación se ha producido en el trazado del Rivera de Huelva. Aquel curso original<sup>116</sup>, que producía una U alargada a su paso por Itálica, retornando al norte para desembocar en el Guadalquivir, se ve ahora vacío, dibujando un recorrido más horizontal pero también más brusco y serpenteante<sup>117</sup>. El resultado, con otros particulares acontecimientos intermedios, es la actual situación entre Itálica y Santiponce, y el lecho del río Guadalquivir (Figura 4).



Fig. 4. Un cauce fluvial a los pies de Itálica y el Monasterio de San Isidoro del Campo (MAGNIEN, E. *Excursions en Espagne, illustré par D. Roberts*, Londres, 1836).

<sup>115</sup> Afortunadamente, se nos han conservado diversos grabados e ilustraciones de viajeros románticos y apasionados arqueólogos, que se realizaron para conservar y difundir una panorámica de la vista de la Itálica de su momento. La más antigua que conozcamos se atribuye a Lord H. Swinburne (*Travels through Spain*, vol. III. Londres: Strand, 1787, pp. 25-28, aunque realizada en 1776), quien además en las impresiones que recoge de Itálica, expresa que su ruina (*ruin*) se debe al alejamiento progresivo del río. Medio siglo después, el sevillano Matute Gavira (*Bosquejo de Itálica*. Sevilla, 1827, pp. 149-150) señala al antiguo asentamiento del pueblo de Santiponce, a media legua al este de Itálica, sobre la misma playa del río, en la llamada Isla del Hierro. Para entonces, esta gran playa (¿quizá unas marismas?) era una tierra de huertas y alamedas. Prácticamente es este el paisaje que dibuja el británico David Roberts (MAGNIEN, E. *Excursions en Espagne, illustré par D. Roberts*, Londres, 1836): en su estampa, se aprecia el barranco sobre el que se yergue el Monasterio de San Isidoro (al fondo), con una amplia y frondosa llanura aluvial a sus pies (Fig. 4). En el tercio izquierdo aparece un brazo del río, lleno en el momento en que se immortalizó. Por el contrario, Canto (“La *vetus urbs...*”, p. 188) observa que en los dibujos de D. de los Ríos de casi treinta años más tarde, el río desaparece, no queda constancia de él, y solo se habla de terreno pantanoso. Esta investigadora identifica el brazo fluvial del dibujo de Roberts con el Madre Vieja.

<sup>116</sup> V. Fig. 2. DRAN, M., LHENAFF, R., y VANNEY, J-R. *Le bas Guadalquivir*. París: E. de Boccard. 1971, foto 24.

<sup>117</sup> PONSICH, *Implantation rural...*, p. 23 y fig. 5. Esta obra de canalización se habría ejecutado en 1965.

## Conclusión

Gran parte de la capacidad de Itálica para lograr mantener y ejercer un papel preeminente estuvo marcada por su conexión fluvial, entendida esta directamente con el río Betis o con alguna corriente intermedia, como el Rivera de Huelva o el Madre Vieja. La elección de Itálica como puerto habría sido, en un primer momento, la conservación de formas económicas y comerciales de la población indígena turdetana con la que compartió el espacio. Poco a poco, la romanización se apropió del río Betis e introdujo una serie de obras para mejorar su navegación y navegabilidad, especialmente orientadas a la exportación de productos béticos, lo que favoreció el encumbramiento de Híspalis como *portus*. La creciente retracción portuaria de Itálica habría sido un fenómeno coincidente en el tiempo con la determinación de Híspalis como cabeza de convento y su progresivo desarrollo como centro portuario más relevante en el cauce bético así como el establecimiento de un comercio intermedio entre esta ciudad e Iliipa Magna. Este alejamiento de la línea de costa explicaría la ausencia de *figlinae* en esta ciudad, frente a un abultado número de ellos en ciudades que mantuvieron su condición de ribereñas, como Iliipa o Híspalis. No obstante, a partir de las excelentes condiciones agrícolas que ofrecía el valle del río habría sido posible la progresión social de destacados individuos del comercio del aceite, especialmente la facción bética de origen italicense, que con el tiempo llegaría a introducir una nueva dinastía gobernante en Roma. Con la elección de Adriano como emperador, su patria recuperó el esplendor y se transformó por completo, asemejándose a otras grandes ciudades del Imperio, como Atenas, Éfeso o Esmirna. La gran inversión y el incremento de categoría de esta ciudad habría paralizado el desarrollo de su vecina Híspalis. No obstante, pasado el momento de esplendor, la ciudad perdió en gran medida el ingente apoyo que hubiera seguido necesitando para sostenerse como ciudad imperial. La pérdida del influjo de importaciones habría dejado de justificar los recursos humanos que darían vida a estas infraestructuras portuarias en Itálica. Estas, que fueron reconocidas arqueológicamente, se desconoce si alguna vez fueron consideradas *portus*; todo lo más que se sabe es que Itálica administró una *statio* imperial en época severiana. Por último, el cambio de dinastía posterior desplazó el comercio de las exportaciones de aceite a África y la Bética, aunque siguió siendo considerada como una de las provincias más romanizadas, perdió el impulso anterior.

En suma, el Betis fue el principal medio de promoción de los italicenses a Roma. Cuando estos consiguieron acumular la influencia necesaria, fue a través de la

intervención adrianea que se invirtió esa relación con el cauce, pasando de la exportación comercial a la importación de la monumentalidad, logrando que esta ciudad estuviera a la altura de otras ciudades imperiales.