



UNIVERSIDAD DE CANTABRIA
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

GRADO EN HISTORIA



TRABAJO FIN DE GRADO

Director/a: Alicia Ruiz Gutiérrez

Curso 2023/2024

**EL SISTEMA OFICIAL DE COMUNICACIONES Y
TRANSPORTE EN EL IMPERIO ROMANO:
LA *VEHICULATIO* O *CURSUS PUBLICUS* DE
AUGUSTO A DIOCLECIANO**

**THE OFFICIAL SYSTEM OF COMMUNICATION AND
TRANSPORTATION IN THE ROMAN EMPIRE: THE
VEHICULATIO OR *CURSUS PUBLICUS* FROM AUGUSTUS TO
DIOCLETIAN**

ISABEL BARQUINERO BOLADO

Junio, 2024

RESUMEN

La *vehiculatio* o *cursus publicus* era el sistema oficial de comunicaciones y transporte del Estado romano. Si bien algunos de sus aspectos se encuentran ya durante la República, su implantación definitiva tuvo lugar en el Principado de Augusto. El sistema se extendió durante el Alto imperio y terminó por degradarse en la Antigüedad Tardía. A lo largo de este trabajo se analizan las bases de su organización y funcionamiento, incluyendo la gestión, financiación y recursos, tanto terrestres como marinos. El estudio comprende la situación de las vías, las estaciones de servicio y los medios de transporte, así como una síntesis de las fuentes disponibles, sin olvidar todo aquello relacionado con las irregularidades y prácticas fraudulentas.

PALABRAS CLAVE: *vehiculatio, cursus publicus, via publica, mansio, mutatio, diploma, evectio*, miliario, itinerario.

ABSTRACT

The vehiculatio or cursus publicus was the official communication and transportation system of the Roman State. Although some of its aspects were already present during the Republic, its definitive implementation took place during the Principate of Augustus. The system expanded during the Early Empire and eventually degraded in Late Antiquity. Throughout this work the basis of its organization and operation are analysed, including management, financing, and resources, both terrestrial and maritime. The study encompasses the condition of the roads, service stations, and means of transportation, as well as a synthesis of the available sources, not forgetting everything related to irregularities and fraudulent practices.

KEY WORDS: *vehiculatio, cursus publicus, via publica, mansio, mutatio, diploma, evectio, Roman milestone, Roman itinerarium.*

AVISO DE RESPONSABILIDAD DE LA UC

Este documento es el resultado del Trabajo de Fin de Grado de un estudiante, siendo su autor responsable de su contenido.

Se trata por tanto de un trabajo académico que puede contener errores detectados por el tribunal y que pueden no haber sido corregidos por el autor en la presente edición.

Debido a dicha orientación académica no debe hacerse un uso profesional de su contenido. Este tipo de trabajos, junto con su defensa, pueden haber obtenido una nota que oscila entre 5 y 10 puntos, por lo que la calidad y el número de errores que puedan contener difieren en gran medida entre unos trabajos y otros.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	4
1. ORIGEN Y DESARROLLO DE LA <i>VEHICULATIO</i> / <i>CURSUS PUBLICUS</i>	6
2. FINANCIACIÓN, GESTIÓN Y SUPERVISIÓN	10
3. LA RED DE VÍAS PÚBLICAS	13
3.1. CARACTERÍSTICAS GENERALES	14
3.2. LAS FUENTES DE INFORMACIÓN	18
4. MEDIOS DE TRANSPORTE	23
5. LAS ESTACIONES DE SERVICIO	28
6. IRREGULARIDADES Y PRÁCTICAS FRAUDULENTAS	36
CONCLUSIONES	40
ÍNDICE DE FIGURAS	44
ABREVIATURAS	44
BIBLIOGRAFÍA	45

INTRODUCCIÓN

El objeto de estudio del presente trabajo es el servicio oficial de comunicación y transporte del Imperio romano. Este sistema, designado por la historiografía comúnmente como *cursus publicus*, ha sido en numerosas ocasiones confundido y malinterpretado como un “servicio postal” o “de correos”. Sin embargo, tal y como tendremos ocasión de explicar, la función de correos no fue la única, sino que formó parte de una dimensión mucho más amplia y de vital importancia para el Estado romano.

El término *cursus publicus* aparece por primera vez durante la época de Trajano empleado por Aurelio Víctor, si bien como expresión técnica solo se usa desde el siglo IV d.C. Hasta el siglo III d.C. eran más comunes las expresiones de *cursus vehicularis*, *vehiculatio* o *res vehicularia*¹. De hecho, esta última denominación aparece en las fuentes alto-imperiales para designar una institución que organizaba y facilitaba, además de establecer una garantía, las comunicaciones y desplazamientos requeridos por la administración imperial². Se entiende en definitiva por este sistema “la difusión y circulación de las informaciones oficiales (noticias de victorias o derrotas, muertes o aclamaciones de emperadores, transmisiones de despachos, documentos, leyes, órdenes, actos administrativos y judiciales) en todo el territorio del Imperio, y el transporte de personas y bienes del Estado”³. Ya de manera tardía se potenció el traslado de mercancías, como el equipaje de oficiales o la recaudación, en especie o metálico por parte del ejército. El sistema facilitaba no solo el transporte, sino también las provisiones y el alojamiento, cubriendo las necesidades de los individuos en misión a una velocidad superior a la del viajero habitual⁴ a través de las vías públicas terrestres o marítimas.

Pero, ¿dónde radica la importancia de la *vehiculatio* para el Imperio? Sin duda, en el hecho de que permitía la comunicación política entre el centro, Roma, y la periferia, es decir, las provincias. Así mismo, en un análisis más regional, permitía la conexión de los centros de las provincias con los confines de las mismas⁵. Esa comunicación suponía un mecanismo de

¹ESCUTIA ROMERO, Raquel. “Contribución al estudio del servicio estatal de transportes en la administración romana”. *Revista Digital de Derecho Administrativo*, 17 (2017) p. 46.

²ESPINOSA, Urbano, “Recuerda, romano, regirás a los pueblos bajo tu mando” (VIRG. Eneida VI 850-853). Cohesión y gobierno del mundo” en BLÁZQUEZ MARTÍNEZ, José María y OZCÁRIZ GIL, Pablo (coords.). *La administración de las provincias en el Imperio Romano*. Madrid: DYKINSON SL, 2013. p. 454.

³ESCUTIA ROMERO, Raquel. “Contribución al estudio del servicio...” *op. cit.*, pp. 46-47-

⁴ESPINOSA, Urbano, “Recuerda, romano...” *op. cit.* p. 454.

⁵MOATTI, Claudia. “Translation, migration and communication in the Roman Empire: three aspects of movement in History”. *Classical Antiquity*, 25/1 (2006) p. 110.

control del territorio y mantenimiento del orden público, mostrando así la propia capacidad de gestión del Estado romano y sus provincias⁶. Se trata de una prestación intrínsecamente relacionada con la construcción de las vías públicas, oficiales, empleadas para el funcionamiento del sistema de comunicación. Naturalmente, las infraestructuras viarias estaban asociadas a áreas de servicio (*mansiones, stationes y mutationes*), así como a medios de transporte acondicionados para las misiones, esto es, carros del tipo *raeda, cisium, carruca...*

Hablamos de un servicio oficial para el beneficio del estado exclusivamente, gestionado mediante la emisión de permisos (*evectiones, diplomata*) a personas designadas por el emperador o funcionarios públicos, aunque como se verá más adelante, también fue utilizado por particulares y ocasionalmente fue objeto de un uso fraudulento. ¿A qué individuos iba dirigido oficialmente el servicio? Naturalmente, el primero de todos ellos era el emperador, por lo común acompañado de una escolta (*comitatus*) de cohortes pretorianas, algunos miembros de su corte, así como administradores de los archivos oficiales, si llevaban consigo documentación, como los *tabularii, commentarienses* o *cornicularii*. También era frecuente que los gobernadores provinciales hicieran uso de la *vehiculatio*, con independencia de si ejercían el cargo en provincias senatoriales o imperiales, de acuerdo con la distinción establecida por Augusto. Estos altos funcionarios viajaban con una guardia de lictores y personal administrativo como los *tabularii* o *beneficiarii*. Hubo un gran número de miembros del ejército con funciones administrativas, como los ya mencionados *beneficiarii*, los lictores, *speculatores* o los *stratores*. Algunos autores incluyen a los miembros de la *familia Caesaris*, tanto esclavos propiedad del emperador (*Caesaris servi*) como libertos imperiales (*Augusti liberti*) ubicados en todos los rincones del Imperio y encargados de labores inferiores como el control de aduanas o la asistencia a magistrados de rango senatorial o ecuestre. Otros funcionarios beneficiarios del servicio fueron los procuradores, ya que la recaudación de los impuestos les obligaba a viajar por los municipios⁷. Es preciso considerar también las embajadas o *legationes*, que implicaban el envío de emisarios inicialmente a través de estas vías oficiales para realizar servicios de comunicación, así como para tratar asuntos diplomáticos en lugares situados más allá de los *limites* del Imperio⁸. Ya

⁶MOATTI, Claudia. "Translation, migration and communication ..." *op. cit.* p. 118.

⁷OZCÁRIZ GIL, Pablo. "Los viajes administrativos en el Imperio Romano" en MORERE MOLINERO, Nuria (coord). *Viajes en el Mediterráneo antiguo*. Madrid: Editorial Centro de Estudios Ramon Areces, 2009. p. 109. 111-112. 114. 118-119.

⁸KOLB, Anne y A. SPEIDEL, Michael, "Roma imperial e China: comunicação e transmissão de informações". *Heródoto*, 4/1 (2019) pp. 401-403.

en la época tardo antigua la función de transmitir mensajes oficiales se extendió a sirvientes de confianza, particulares, miembros importantes de la sociedad e incluso clérigos⁹.

Las fuentes que disponemos para el estudio de la *vehiculatio* o *cursus publicus* de la época romana son muy diversas. En primer lugar, hay que considerar las obras literarias de autores como Suetonio, Plinio el Joven o Apuleyo. Además, contamos con referencias en fuentes jurídicas y documentales de época tardía, como el Código de Teodosio, el Digesto de Justiniano y los decretos. Por otro lado, existe una rica información relativa a la red viaria del Imperio romano, proporcionada por la Arqueología y la Epigrafía, esta última de forma específica a través de los miliarios. A todo ello se suma la conservación de itinerarios como el de Antonino, los vasos de Vicarello o la Tabula Peutingeriana, y las fuentes iconográficas.

1. ORIGEN Y DESARROLLO DE LA *VEHICULATIO* / *CURSUS PUBLICUS*

Las civilizaciones de la Antigüedad conformadas en sus primeras fases como ciudades-estado realmente no sintieron la necesidad de crear un servicio de transporte y comunicaciones, ya que comprendían territorios poco extensos a los que se podía acceder en el transcurso de unos pocos días. Sin embargo, con su expansión y la formación de grandes imperios, es lógico pensar que rápidamente surgiera la necesidad de generar un control y sistema de comunicación que interconectase los espacios dominados¹⁰.

En el caso de Roma, todo parece indicar que durante la República todavía no existió un sistema organizado estatal de comunicaciones, a diferencia de lo que se comprueba en otras formaciones políticas de la Antigüedad. Según algunos autores, en el antiguo Egipto desde el Imperio Nuevo existió un sistema articulado de relevos a caballo distribuidos a lo largo del territorio para agilizar la transmisión de informaciones en los nomos. Hacia el siglo VI a.C. un sistema parecido fue descrito por Heródoto y Jenofonte en el Imperio persa de Ciro el Viejo, donde mensajeros oficiales a caballo cubrían etapas de un día relevándose unos a otros. Del mismo modo se documenta durante la dinastía Han en China, con la edificación

⁹CROGIEZ PETREQUIN, Sylvie, *et. al.* “Les correspondances: des documents pour l’histoire du *cursus publicus*?” en DELMAIRE, Roland, DESMULLIEZ, Janine y GATIER, Pierre Louis (coords.). *Correspondances. Documents pour l’histoire de l’Antiquité tardive. Actes du colloque international, Université Charles-de Gaulle-Lille 3, 20-22 novembre 2003*. Lyon: Maison de l’Orient et de la Méditerranée Jean Pouilloux, 2009. p. 63.

¹⁰SILLIÈRES, Pierre. “La *vehiculatio* (ou *cursus publicus*) et les *militares viae*. Le contrôle politique et administratif de l’Empire par Auguste”. *Studia Historica, Historia Antiqua*, 32 (2014), p. 125.

de postas y el establecimiento de relevos en los caminos¹¹. Todos estos sistemas tienen en común la presencia de mensajeros a caballo, con espacios delimitados por los que circular y funciones que se restringen a un tiempo concreto, con un punto de salida y otro de destino donde depositar los mensajes, que serán sucesivamente transportados de igual manera por el territorio. Se trata siempre de un sistema que persigue la velocidad del viaje y, por tanto, la rapidez de las comunicaciones.

Estos precedentes sirvieron a los romanos para desarrollar su propio sistema de comunicaciones, en el que añadieron innovaciones. Si bien generalmente se atribuye a Augusto la creación de la *vehiculatio* o *cursus publicus*, la verdad es que durante la República pueden vislumbrarse ya algunas formas primitivas de transporte de personas e información oficial. Los comunicados circulaban por canales privados a través de mensajeros ordinarios, como los *tabellarii* o *statores* que formaban parte del personal de los gobernadores¹². En las fuentes literarias se encuentran referencias a agentes estatales con estos fines. El geógrafo Estrabón indica que piconos, lucanos y brucios fueron castigados a ejercer de manera obligatoria el servicio de mensajeros por haber simpatizado con Aníbal en la Segunda Guerra Púnica. Otro autor, Apiano, cuenta que Pomponio, amigo de Sexto Pompeyo, en su fuga se apoderó de un vehículo público haciéndose pasar por pretor, y que abordó un barco, también de propiedad estatal, para llegar a Sicilia¹³. Sabemos además que Julio César hacía uso de un sistema de relevos de mensajeros a caballo, al que recurrió, por ejemplo, en vísperas de la batalla de Farsalia. Estos mensajeros llevaban el anuncio de su victoria a todas partes, a través de los caminos, provocando las deserciones en el partido senatorial. El propio César para desplazarse empleaba vehículos de alquiler que le permitían trabajar durante el viaje, como cuando compuso el poema *Iter*, hacia el 46 a.C., en su traslado de Roma a *Obulco*¹⁴.

Por otro lado, las investigaciones arqueológicas han permitido documentar fases de ocupación previas a la época de Augusto en algunas estaciones de carretera que han sido excavadas (*mansiones*, *mutationes*, *stationes*). No obstante, la interpretación de estas evidencias debe hacerse con cautela, pues no siempre es seguro que las estaciones

¹¹SILLIÈRES, Pierre. “La *vehiculatio* (ou *cursus publicus*)...” *op. cit.*, p. 126.

¹²*Idem.*

¹³CORSI, Cristina. *Le strutture di servizio del cursus publicus in Italia: ricerche topografiche ed evidenze archeologiche*. Oxford: British Archaeological Reports, 2000, p. 6.

¹⁴SILLIÈRES, Pierre. “La *vehiculatio* (ou *cursus publicus*) ...” *op. cit.*, p. 127.

funcionasen como tales en la época republicana o que estuvieran insertas en un entramado de carácter estatal¹⁵.

Sin duda, Augusto creó un nuevo sistema de comunicaciones, que fue implantado en dos fases, según testimonia Suetonio, aunque desconocemos las fechas en las que estas tuvieron lugar. Según algunos autores, la reforma habría estado estrechamente vinculada a la reorganización de las provincias, con la finalidad de facilitar una mayor supervisión de los territorios que integraban el Imperio romano, especialmente de los no pacificados, además de mejorar el control de la transmisión de la información y defensa del estado¹⁶. En la primera fase a la que se refiere Suetonio, Augusto habría establecido un sistema de relevos de mensajeros a caballo, semejante al que se encuentra en otros estados. En la segunda, sin embargo, dicho sistema fue cambiado por otro basado en mensajeros que realizaban todo el trayecto de una sola vez:

“Asimismo, a fin de que lo que sucedía en cada provincia pudiera serle notificado y conocido con más rapidez y facilidad, distribuyó a cortos intervalos, a lo largo de las rutas militares, primero a jóvenes, luego vehículos. Esto último pareció más conveniente, porque permite incluso interrogar, si las circunstancias lo requieren, a los correos, que son siempre los mismos durante todo el trayecto”¹⁷.

De acuerdo con el testimonio de Suetonio, en la primera fase los mensajeros eran jóvenes (*iuvenes*). Según el historiador H.G. Pflaum, debían de pertenecer a asociaciones juveniles (*sodalitates iuvenum*) que se ubicaban tanto en las ciudades de Italia como de las provincias. Estos jóvenes recorrían una distancia bastante corta (*modica intervalla*), de unas diez millas según algunos estudiosos¹⁸. Suetonio detalla el tipo de vías por las que circulaban (*per militares vias*), y explica que el mismo mensajero realizaba todo el recorrido sin ser relevado, cambiando únicamente de vehículo (*dehinc vehicula disposuit*), lo que permitía lograr una mayor velocidad. A la ventaja de la rapidez se añadía otra, la posibilidad de recabar del mensajero información adicional sobre las noticias que portaba desde el lugar de origen, algo que resultaba imposible cuando el mensaje era transmitido en cadena. El nuevo sistema permitió mejorar el transporte de las mercancías públicas, como los tributos, y facilitó el desplazamiento de personas que por *publica necessitas* debían trasladarse a las provincias o

¹⁵CORSI, Cristina. *Le strutture di servizio del cursus publicus...op. cit.*, p. 6.

¹⁶ESCUTIA ROMERO, Raquel. “Contribución al estudio del servicio... op. cit.”, p. 43.

¹⁷Suet., *Aug.*, 49.5. Traducción de R. M. Agudo (Suetonio, *La vida de los doce césares*, vol. I. Madrid: Editorial Gredos, 1992).

¹⁸SILLIÈRES, Pierre. “La *vehiculatio* (ou *cursus publicus*) ...” *op. cit.*, p. 128.

volver a Roma, y que podían identificarse mediante salvoconductos (*diplomata*)¹⁹. Para que el servicio funcionara fue preciso contar con estaciones por etapas dotadas no solamente de cocheras y cuadras, sino también de infraestructuras para el suministro, como graneros, y alojamientos para los mensajeros, viajeros en misión y conductores²⁰.

Según algunos autores, aunque Augusto habría sentado las bases del *cursus publicus*, el traslado de funcionarios autorizados con un *diploma*, en misión, se introdujo en la época de los emperadores Antoninos²¹. Con posterioridad a Augusto los cambios introducidos en la *vehiculatio* se centraron en las cargas fiscales y gestión de las infraestructuras, algo que se abordará en los próximos apartados. Dejando de lado los pormenores de este desarrollo, sobre los que volveremos en el siguiente apartado, otro momento clave en la evolución del sistema pudo haberse producido en el siglo III d.C. cuando el servicio de comunicación y transporte se superpuso al de la recaudación, traslado y reparto de la *annona*²². Ahora bien, para algunos autores la parte del transporte general de la *vehiculatio* no estaba desarrollado en la etapa alto imperial. Estos aluden al hecho de que el término *cursus publicus* no aparece hasta el siglo IV d.C. para justificarlo. Lo que habría definido el estado imperial, según esta perspectiva, es un conjunto de derechos para los viajeros oficiales que les permitiría solicitar vehículos y animales. Sus consecuencias se habrían dejado sentir en una serie de obligaciones que recaían en las comunidades locales para su financiación y suministro²³.

Durante el gobierno de Diocleciano el *cursus publicus* se dividió en dos vertientes: por un lado, el *cursus clabularis* o *angariae*, para el transporte pesado como de bienes públicos, suministros para el ejército, impuestos, etc. y, por otro lado, el *cursus celer* o *velox*, realizado con caballos o vehículos, generalmente de dos ruedas, para el transporte ligero y rápido de despachos oficiales urgentes²⁴. El funcionamiento durante los siglos IV y V d.C. fue regulado por el Estado con el objetivo de poner un límite al abuso y el despilfarro, las irregularidades y las prácticas fraudulentas²⁵. En la Antigüedad Tardía el *cursus publicus* se extendió a otros propósitos, como la red eclesiástica, para el despacho de los asuntos religiosos. De hecho,

¹⁹ESCUTIA ROMERO, Raquel. “Contribución al estudio del servicio...” *op. cit.*, pp. 43-45.

²⁰ROLDÁN HERVÁS, José Manuel. “Augusto y la administración provincial” en BLÁZQUEZ MARTÍNEZ, José María y OZCÁRIZ GIL, Pablo (coords.). *La administración de las provincias en el Imperio Romano*. Madrid: DYKINSON SL, 2013. p. 65.

²¹ESCUTIA ROMERO, Raquel. “Contribución al estudio del servicio...” *op. cit.*, p. 45.

²²CORSI, Cristina. *Le strutture di servizio del cursus publicus...* *op. cit.*, p. 7.

²³MILLAR, Fergus. “Trajan: Government by Correspondence” en COTTON, Hannah M. y ROGERS, Guy M. (eds.), *Rome, the Greek World, and the East: Government, society and culture in the Roman Empire*. vol. 2. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2004. p. 25.

²⁴ESCUTIA ROMERO, Raquel. “Contribución al estudio del servicio...” *op. cit.*, p. 48.

²⁵CORSI, Cristina. *Le strutture di servizio del cursus publicus...* *op. cit.*, pp. 7-8.

algunos autores inciden en el hecho de que el sistema ya no funcionaba como un transporte al servicio del Estado romano exclusivamente, sino más bien como un instrumento de interés y poder²⁶.

2. FINANCIACIÓN, GESTIÓN Y SUPERVISIÓN

Diversos agentes contribuyeron a la financiación de la *vehiculatio* romana. Los emperadores, y, por ende, el Estado, asumieron responsabilidades financieras. Sin embargo, la mayor parte de los gastos eran abonados por las instituciones provinciales y los habitantes de las ciudades, colonias y municipios, en concepto de *munera publica*.

Las ciudades que sostenían el servicio del *cursus publicus* inicialmente solo se hicieron cargo del abastecimiento material (construcción de estaciones, provisión de un número suficiente de caballos, mulas, asnos, bueyes, carros para el transporte de mercancías, establos adecuados, forraje...), pero, poco a poco, se incluyó el mantenimiento del personal vinculado al servicio²⁷. Naturalmente el excesivo peso económico que debían soportar las ciudades no tardó en causar tensiones entre el Estado y las provincias. El Edicto de Claudio del año 49 d.C. (descubierto en Tegea) trató de reducir los costes del suministro de vehículos, a los que tenían que hacer frente las colonias y municipios de la península itálica, además de las ciudades provinciales²⁸. El reverso de algunas monedas correspondientes al emperador Nerva, muestran leyendas en la que se proclama que las ciudades habían sido libreadas de estos costes (*vehiculatio Italiae remissa*). Trajano y Adriano fueron defensores de que los gastos que corrían a cuenta de los provinciales fueran cubiertos por el fisco. Del mismo modo, Septimio Severo estableció que el tesoro imperial asumiera las cargas financieras de esta institución²⁹. Sin embargo, con Caracalla, los gastos volvieron a recaer en las ciudades³⁰. Pese a los citados intentos de aligerar las cargas, el peso financiero siguió recayendo sobre los provinciales en época altoimperial, e incluso aumentó durante el siglo III d.C. a medida que los núcleos de población disminuían y aumentaba la actividad militar³¹.

²⁶CROGIEZ PETREQUIN, Sylvie, *et. al.* “Les correspondances...” *op. cit.* p. 154. p. 160.

²⁷ESCUTIA ROMERO, Raquel. “Contribución al estudio del servicio...” *op. cit.*, p. 56.

²⁸SILLIÈRES, Pierre. “La *vehiculatio* (ou *cursus publicus*) ...” *op. cit.*, p. 131.

²⁹CORSI, Cristina. *Le strutture di servizio del cursus publicus...* *op. cit.*, p. 7.

³⁰ESCUTIA ROMERO, Raquel. “Contribución al estudio del servicio...” *op. cit.*, p. 57.

³¹GENTRY, Russell, “The *vehiculatio* in Roman Imperial Regulation: particular solutions to a systematic problem”, *Madison Historical Review*, 12/6 (2015) p. 7.

Un factor fundamental en el desarrollo de este servicio fue la construcción de las vías públicas de las cuales hablaremos detalladamente en el siguiente apartado. Sin querer adelantarnos demasiado, diremos ya que las vías públicas (*viae publicae*) que daban soporte a la *vehiculatio/ cursus publicus* fueron relativamente pocas dentro del conjunto de red viaria que funcionó durante el Imperio. Algunos autores relacionan esta cuestión con su coste. Cuando se habla de la financiación de las vías militares o públicas se hace referencia no solo a su construcción, sino también a su mantenimiento y rehabilitación, y, por tanto, a un coste elevadísimo. Por ejemplo, algunos estudios han revelado que la restauración de solo una milla de calzada romana podría llegar a costar entre 66.000 y 110.000 sestercios, mientras que la construcción *ex novo* alcanzaría el millón por milla³².

¿Quiénes financiaban los gastos de construcción o restauración de estas infraestructuras? La epigrafía nos muestra que en algunos casos el emperador pagaba de su propio bolsillo el acondicionamiento de estas. Numerosas inscripciones en Italia y en África lo demuestran, incluso especificando el importe de la contribución³³. Hacia el año 27 a.C. Augusto restableció todas las grandes vías de Italia a su costa, delegando las atribuciones pertinentes a los *curatores viarum*, existentes ya durante la República. En otras ocasiones, el emperador proporcionaba el dinero para sufragarlo del *aerarium*. Por otro lado, hubo gastos del mantenimiento que recayeron en los vecinos de las villas colindantes de las vías o en las propias ciudades³⁴. Fueron sobre todo contribuciones denominadas por los estudiosos del derecho romano como *ad hoc*, para satisfacer las necesidades públicas urgentes justificadas por el bien general³⁵. Por ejemplo, se conserva una inscripción donde consta que la *via Appia* fue costada por los propietarios de los terrenos colindantes³⁶. Sabemos también que los provinciales debían proporcionar los materiales necesarios para la ejecución de los caminos públicos e incluso los medios de transporte para trasladarlos donde se necesitaran³⁷.

La gestión del sistema tenía como máximo exponente al emperador, pero, por debajo de él estuvieron implicadas numerosas figuras, que delegaban sus funciones unas en otras. El *curator viarum*, se encargaba de los trabajos de mantenimiento y de la supervisión de su

³²SILLIÈRES, Pierre. “La *vehiculatio* (ou *cursus publicus*) ...” *op. cit.*, p. 137.

³³*Ibidem.*, p. 138.

³⁴ROLDÁN HERVÁS, José Manuel. “Augusto y la administración...” *op. cit.*, p. 65.

³⁵JORDÁN REYES, José Carlos, “Fiscalidad tributaria y post-tributaria en el Alto Imperio Romano”, *Espacio, Tiempo y Forma. Serie II. Historia Antigua*, 23 (2010) p. 268.

³⁶CIL IX, 6075. ...*Hadrianus... viam Appiam per millia passus XVDCCL longa vetustae amissam adiectis HSLXIXLVII ad HS DIXIXC, quae possessores agrorum contulerunt fecit.*

³⁷PONTE ARREBOLA, Vanessa, “La financiación de las *viae publicae romanae*”, *Anuario da Faculdade de Dereito da Universidade da Coruña*, 8 (2004), p. 627.

ejecución, además de autorizar los futuros trabajos constructivos o de reparación que se abordasen sobre las vías públicas. En algunas ciudades de Italia o provinciales esa gestión era llevada a cabo por magistrados locales como los *duumviri* o *aediles* locales³⁸. De todo el sistema se encargaba el *praefectus vehiculorum*, figura creada por Augusto, si bien algunos historiadores la atribuyen a Adriano³⁹. Sabemos que Marco Aurelio sumó a sus funciones la organización de los viajes y suministros necesarios para las tropas en campaña (*cura copiarum exercitus*), y que con Antonino Pío asumió las responsabilidades administrativas de los puertos (*conductoris publici portorii*) y del transporte marítimo (*praefectus classis*)⁴⁰. Poco a poco la gestión propia del *praefectus vehiculorum* fue relegada a los *mancipes*. La figura del *manceps* se asemeja a la del empresario actual. Si bien podía ser contratado por el Estado o por el sector privado, generalmente era la persona a la que se encargaba la construcción de las infraestructuras de las estaciones, además de su gestión y de la dirección del personal que trabajaba en las mismas⁴¹. Encontramos también la figura de los *frumentarii*, que durante el siglo I a.C. fueron sustituyendo a los *speculatores*, además de encargarse del abastecimiento, de la vigilancia y la supervisión de las rutas, y, más tarde, de la recaudación de impuestos⁴². Todos los mensajeros oficiales con Cómodo fueron presididos por el *praepositus tabellariorum*. Pero, con las reformas de Diocleciano, se crearon exclusivamente para el servicio de transporte y comunicaciones los *rectores provinciarum* o *praesides*, que comenzarán a tomar rápidamente el nombre de *praepositi cursus publicus*⁴³. Además, Diocleciano fomentó la figura de los *agentes in rebus*, que acabaron por sustituir a los *frumentarii*⁴⁴. Otras figuras implicadas en el transporte y comunicación fueron los *praefecti annonae*, encargados de la gestión de la *annona*⁴⁵.

Especial atención merecen los agentes destinados a procurar la seguridad de la *vehiculatio*. Con ese fin se establecieron destacamentos militares, formados por *beneficiarii* o *milites stationarii*, en los cruces de caminos. Su misión era garantizar la seguridad del tráfico y

³⁸ROLDÁN HERVÁS, José Manuel. “Augusto y la administración...” *op. cit.*, p. 65.

³⁹CORSI, Cristina. *Le strutture di servizio del cursus publicus...op. cit.*, pp. 7-8.

⁴⁰CARRERAS MONFORT, César, “Aprovisionamiento del soldado romano en campaña: la figura del *praefectus vehiculorum*”, *Habis*, 35 (2004) p. 300.

⁴¹CORSI, Cristina. *Le strutture di servizio del cursus publicus...op. cit.*, pp. 8-9.

⁴²SANCHO GÓMEZ, Miguel Pablo, “Especialistas en el ejército romano. La función militar de los *frumentarii* durante el Principado”, *Studia Histórica. Historia Antigua*, 39 (2021) pp. 313-314.

⁴³CORSI, Cristina. *Le strutture di servizio del cursus publicus...op. cit.*, p. 9.

⁴⁴SANCHO GÓMEZ, Miguel Pablo, “Especialistas en el ejército...” *op. cit.*, p. 328.

⁴⁵CORSI, Cristina. *Le strutture di servizio del cursus publicus...op. cit.*, p. 13.

controlar el bandillaje. Por último, en las provincias el *officium* del gobernador era el encargado de ejercer las funciones de policía por medio de delegados⁴⁶.

3. LA RED DE VÍAS PÚBLICAS

La *vehiculatio* usaba como medio terrestre la red de vías públicas y, como medio marítimo o fluvial, las principales rutas de navegación del momento. Las vías públicas fueron el sistema viario predilecto para las comunicaciones estatales romanas, pero, ¿qué se entiende realmente por vía pública durante el Imperio? Las vías públicas se engloban en la categoría de *res publicae in usu publico*, para el disfrute de la comunidad⁴⁷. Humbert reconoce las *viae publicae* como las vías oficiales que llevaban a las ciudades importantes y aparecen reflejadas en los *itineraria* y *tabellaria*, descartando entonces aquellas vías laterales, menores o que rozaban las fronteras del Imperio⁴⁸. Sin embargo, existe un gran debate sobre si el término de “vía pública” englobaba las denominadas *viae militares*. Durante mucho tiempo estas se distinguieron del resto de vías como rutas de interés estratégico construidas cerca de las fronteras⁴⁹. Recientemente, autores como Speidel han asociado las *viae militares* a las grandes calzadas públicas empleadas en el desplazamiento de funcionarios de rango estatal o militar, y, de manera similar, otros como Rebuffat reconocen que una gran parte de las vías oficiales imperiales tenía un origen militar, y, en consecuencia, el uso del calificativo *militaris* se habría extendido por ende a todas las grandes rutas públicas⁵⁰.

Lo que está claro es que las vías fueron un mecanismo de control y conquista romana, abriendo las comunicaciones a todos los espacios. De hecho, “superando con las grandes arterias viales cualquier barrera natural, los romanos anularon las dimensiones del tiempo y del espacio que separaban a gentes alejadas geográficamente”⁵¹.

⁴⁶PONTE ARREBOLA, Vanessa, “La búsqueda de la seguridad y el orden en las calles de Roma”, *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, 9 (2005) p. 725.

⁴⁷PONTE ARREBOLA, Vanessa, “Régimen jurídico de las vías romanas”, en *Las técnicas y las construcciones en la ingeniería romana, V Congreso de las Obras Públicas Romanas. Córdoba. 7-9 octubre 2010*. Madrid: Colegio Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, 2010, p. 79.

⁴⁸ESCUTIA ROMERO, Raquel. “Contribución al estudio del servicio...” *op. cit.*, p. 49.

⁴⁹SILLIÈRES, Pierre. “La *vehiculatio* (ou *cursus publicus*)...” *op. cit.*, p. 135.

⁵⁰VEGA AVELAIRA, Tomás, “El ejército y las obras públicas en el Imperio Romano: el desarrollo de las comunicaciones terrestres”, *Actas del IV Congreso de las Obras Públicas en la Ciudad Romana. Lugo-Guitiriz. 6-8 noviembre de 2006*. Madrid: colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas. 2008. pp. 53-54.

⁵¹PONTE ARREBOLA, Vanessa, “Régimen jurídico...” *op. cit.*, p. 76.

3.1. CARACTERÍSTICAS GENERALES

Todas las construcciones, incluyendo las vías y sus infraestructuras derivadas, se inspiran en los tres principios básicos enumerados por Vitrubio en su obra *Los diez libros de Arquitectura: firmitas, utilitas y venustas*, esto es, la solidez, utilidad y belleza⁵².

Se distinguen tres categorías de actores en la creación de una vía: los que toman la decisión de construirla y planifican la obra, los encargados de ejecutarla y la mano de obra. Los dos primeros grupos han sido abordados en el apartado anterior, por lo que vamos a centrarnos aquí en el tercero. Algunos autores defienden que la construcción y mantenimiento de las vías era encargada a esclavos, colonos, población conquistada o ciudadanos condenados a trabajos forzados, pero sin dejar de lado la posibilidad del arrendamiento a través de la *locatio-conductio operarum*⁵³. La construcción se encomendaba a contratistas públicos que establecían una garantía, es decir, se hacían responsables de lo que sucediera en la obra, durante un periodo determinado, según algunos autores de en torno a quince años, desde que concluyese la obra⁵⁴.

Como señala Lozano Corbí, el ejército había absorbido a los mejores topógrafos, arquitectos, geómetras e ingenieros, y, por tanto, las obras públicas como las vías dependían de los conocimientos y experiencia práctica de los militares⁵⁵. Los topógrafos realizaban el trazado de la vía empleando instrumentos de precisión como la *groma*, *dioptra* o *chorobate*, procurando no apartarse de la línea recta (Fig. 1). Esta opción se debe principalmente a que la línea recta es la forma más sencilla de acortar distancias⁵⁶. En el diseño de la obra se tenían en cuenta además diferentes factores: en primer lugar, los medios de transporte que iban a transitar por ella. En la época romana se usaron diversos tipos de carruajes, que serán descritos en los siguientes apartados. El más común era el vehículo de cuatro ruedas, de modo que el peso de las mercancías y de las personas se transmitía a la superficie de rodadura dividido en cuatro partes. Estas ejercían presión en lugares determinados, pequeños y de manera constante sobre la vía. En segundo lugar, había que tener en consideración el tipo de mercancías que iban a transportar y la importancia de las mismas, pues en muchos casos no podían permitirse defectos, irregularidades o discontinuidades que dañasen la carga ni que

⁵²VEGA AVELAIRA, Tomás, “El ejército y las obras...” *op. cit.*, p. 53.

⁵³PONTE ARREBOLA, Vanessa, “Régimen jurídico...” *op. cit.*, pp. 88-89

⁵⁴PONTE ARREBOLA, Vanessa, “La financiación de...” *op. cit.*, p. 619.

⁵⁵PONTE ARREBOLA, Vanessa, “Régimen jurídico...” *op. cit.*, p. 93.

⁵⁶VEGA AVELAIRA, Tomás, “El ejército y las obras...” *op. cit.*, p. 59.

alterasen la propia infraestructura. En tercer lugar, las vías constituían en sí mismas obras públicas monumentales con carácter publicitario. En este sentido, varios autores destacan los múltiples y costosos complementos, como los miliarios, que eran elementos de exhibición del poder y la perpetuidad de Roma, sobre todo en los lugares recién conquistados⁵⁷. De ahí también que se realizasen grandes esfuerzos en su construcción y reparación con el empleo abundante de mano de obra y materias primas. En cuarto lugar, se tuvieron en cuenta elementos como la velocidad y el tiempo, indispensables para el buen funcionamiento de las comunicaciones y transporte oficial.

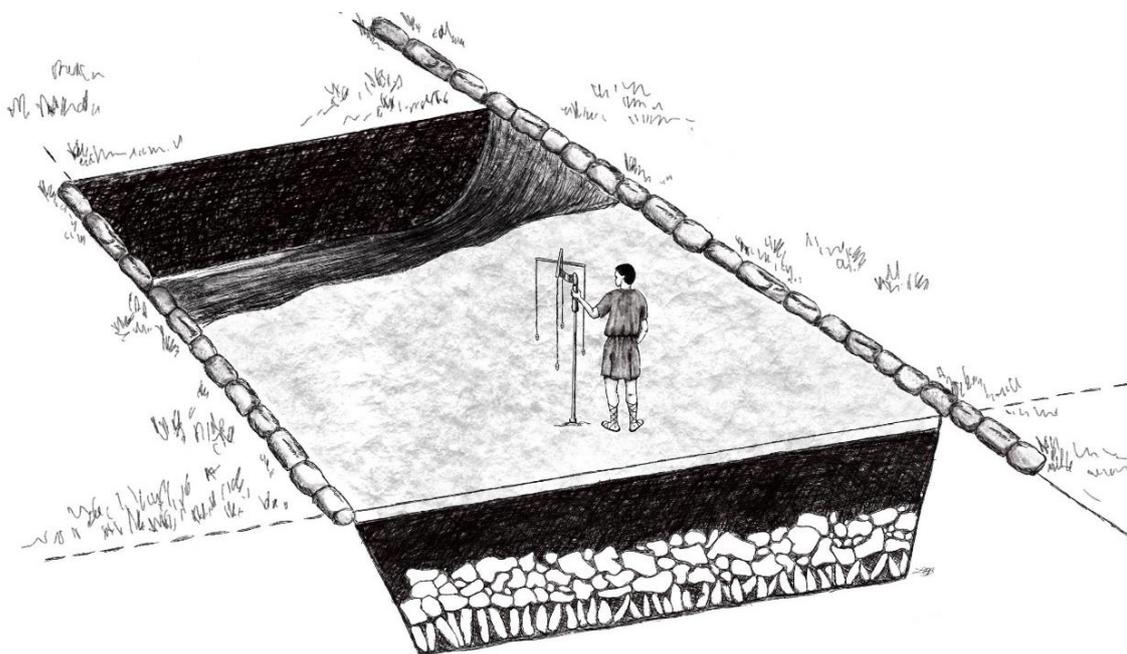


Figura 1. Sección y trazado de una vía romana con el uso de la *groma*. Fuente: elaboración propia.

Además de preocuparse de que las vías transcurriesen en línea recta, intentaban que lo hicieran de la forma más horizontal posible, anulando de forma precisa las pendientes del terreno. Esto se debe a que la acción de la fuerza de la gravedad podía resultar un impedimento en el transporte de mercancías y personas, ya que cuanto mayor es la pendiente, mayor es la fuerza de retención de los objetos, y, del mismo modo, cuando la pendiente es inversa, mayor es la aceleración, lo cual podía resultar perjudicial⁵⁸. La forma predilecta de salvar los obstáculos, aunque ello supusiese una ardua tarea, fue la excavación en la roca. Un ejemplo se encuentra en la *via Appia* hacia la salida sur de Terracina, donde se optó por

⁵⁷MORENO GALLO, Isaac, *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*. España: Monterreina SA. 2006. pp. 23-24. p. 31.

⁵⁸*Ibidem.*, p. 37.

excavar una pared vertical de 36 metros de altura. Otra de las soluciones, cuando no se podía hacer un corte o cavar una zanja, fue la realización de un el túnel, como en el caso de la *via Flacca* (Punta da Trepani) con el desarrollo de un túnel de 40 metros de largo y 3 metros de ancho; o en la conocida *Crypta Neapolitana* que cita Estrabón, con una galería de 705 metros de longitud, 4 metros de anchura y 5 metros de alto, que incluso estaba provista de pozos de iluminación⁵⁹.

Cuando pensamos en vías romanas solemos imaginar grandes caminos de arena o piedra, pero no se pueden olvidar los puentes. Además de los de piedra que incluso siguen en pie hoy en día, muchos se realizaron en madera. De ellos tenemos constancia en las representaciones iconográficas. Por ejemplo, el puente sobre el Danubio aparece representado en la Columna Trajana y el que permitía cruzar el Ródano a la altura de Arlés en los mosaicos de Ostia⁶⁰.

Ulpiano distingue entre *viae terrenaes*, compuestas por tierra batida y nivelada, las *viae silice stratae*, adoquinadas por baldosas de piedra, y las *viae glarea stratae*, recubiertas de arena⁶¹. Cada vía acomoda su construcción a las condiciones del terreno dando lugar a una gran diversidad de modelos. Sin embargo, las secciones realizadas de manera voluntaria o accidental revelan un perfil estructurado cuyo grosor podía rondar entre 1 y 1,50 metros. En primer lugar, se realizaba la traza de la vía despejando el camino de árboles, piedras, etc. para elaborar fosas laterales (*margines*) o marcar la vía a través de balizas⁶². Se preparaba la estructura para que fuera más densa y repeliera las retenciones de agua colocando sobre el suelo natural allanado o una zanja previamente cavada piedras verticales. Se cubría con una capa gruesa de arena, gravilla o en ocasiones mezclas con arcilla, y, sobre ello, un revestimiento de guijarros apisonados o losas pétreas, si bien estas últimas no parecen usarse antes del siglo II a.C. De hecho, autores como Tito Livio afirman que hacia el año 174 a.C. solo los tramos urbanos estaban pavimentados, mientras que los campestres solo se revestían de arena o guijarros⁶³. La idea que la historiografía tradicional ha sostenido durante siglos sobre el enlosado de las vías romanas se debe a la mala interpretación que Nicolás Bergier difundió en el siglo XVII de los textos de Plinio el Viejo y Vitrubio, y que fueron recogidas

⁵⁹ADAM, Jean Pierre, *La construcción romana: materiales y técnicas*. Cristina Colinas trad., 2ª ed., León: Editorial de los Oficios, 2002. pp. 305-307.

⁶⁰*Ibidem.*, pp. 308-309.

⁶¹PONTE ARREBOLA, Vanessa, “Régimen jurídico...” *op. cit.*, p. 82.

⁶²RODRÍGUEZ MORALES, Jesús, “Imagen y realidad de las calzadas romanas”, *El Nuevo Miliario: boletín sobre vías romanas, historia de los caminos y otros temas de geografía histórica*, 16 (2013), p. 5.

⁶³ADAM, Jean Pierre, *La construcción romana...* *op. cit.*, pp. 301- 302.

por autores internacionalmente conocidos en el estudio de las vías romanas como Chevallier⁶⁴. Recientemente algunos autores han subrayado que la capa de rodadura superior debía realizarse con materiales blandos y no losas para facilitar el tránsito de los vehículos por ella y aumentar la velocidad tanto de los carros como de los caballos, sobre todo en el desarrollo del *cursus publicus*⁶⁵. En los laterales de la vía se colocaban bordillos y cuñas que servían de sujeción, además de canalizaciones para evacuar las aguas estancadas (Fig. 2)⁶⁶. La procedencia de los materiales (piedra, grava o arena) fue casi siempre local, pero también se documenta su transporte a gran distancia para conseguir la calidad deseada y su adecuación a las necesidades de los distintos tramos viarios⁶⁷.



Figura 2. Infografía explicativa del proceso constructivo de una vía romana y elementos intervinientes. Fuente: Isaac Moreno Gallo.

Otro aspecto relevante de las vías son las dimensiones. Como arterias del poder romano, las vías se extendieron a lo largo y ancho de las provincias, y aunque hay estimaciones sobre las dimensiones de este sistema de comunicación terrestre, realmente es muy complicado de contabilizar. Ya se ha comentado que son infraestructuras cuyo grosor podía llegar a 1,5 metros, pero la anchura de la calzada dependía de su importancia y las condiciones del terreno. De hecho, una misma vía podían tener diferentes anchuras dependiendo del tramo. La *via Aurelia* mide 2,8 metros en el tramo de Pisa a Vada, la *via Appia* antes de Bovilas 4,5

⁶⁴RODRÍGUEZ MORALES, Jesús, “Imagen y realidad...” *op. cit.*, p. 11. p. 13.

⁶⁵MORENO GALLO, Isaac, *Vías romanas. Ingeniería...* *op. cit.*, p. 25.

⁶⁶RODRÍGUEZ MORALES, Jesús, “Imagen y realidad...” *op. cit.*, p. 5.

⁶⁷MORENO GALLO, Isaac, “Vías romanas. Estado de la cuestión y perspectivas de futuro”, *Itinera*, 2 (2022), p. 199.

metros, la *via Flaminia* cerca del Treia 5,2 metros y la *via Salaria* (a Antrodocco) 7,5 metros⁶⁸. En general se procuraba que la vía tuviera una anchura mínima para que pudieran cruzarse de forma segura dos carros⁶⁹.

3.2. LAS FUENTES DE INFORMACIÓN

Las fuentes de información disponibles sobre las vías y las infraestructuras asociadas a estas, que abordaremos en un apartado específico (*mansiones, mutationes, stationes*), son de naturaleza diversa. Quizás, la información más directa y a la vez imparcial, si tenemos en mente las dimensiones del imperio, proceda de la arqueología.

Actualmente la identificación de las vías se realiza a través de prospecciones sobre el terreno o aéreas a baja altura, imágenes por satélite, identificación de infraestructuras como puentes o posibles estaciones, y el descubrimiento de miliarios⁷⁰. Sin embargo, a lo largo de la historia ha sido común interpretar como vías romanas caminos antiguos que no lo eran, pues como recoge I. Moreno, “parece haberse aplicado la falta de prueba de modernidad como prueba de extraordinaria antigüedad”⁷¹. Las dificultades parejas a la datación de estas infraestructuras, debido a la escasa documentación de la época o a su inexistencia, ha impulsado el desarrollo de métodos de identificación más adecuados como es el análisis de las técnicas constructivas, su localización respecto a posibles enclaves romanos y su importancia o el uso de documentación medieval indirecta⁷². A todo ello se suma la complejidad que tiene discernir solo con los vestigios arqueológicos lo oficial o estatal de lo destinado al ámbito privado y particular⁷³.

Los miliarios constituyen una fuente de información de gran importancia para el conocimiento de la red viaria. Actualmente los conservados o conocidos a través de la documentación e iconografía se estiman en unos 10.000⁷⁴. Son veinte las vías consulares que partían del *miliarium aureum* ubicado en el centro del foro de Roma como punto de referencia⁷⁵. Sin embargo, en las provincias no se podía adoptar este medio de cómputo por

⁶⁸ADAM, Jean Pierre, *La construcción romana... op. cit.* p. 303.

⁶⁹MORENO GALLO, Isaac, “Vías romanas. Estado...” *op. cit.*, p. 195.

⁷⁰SILLIÈRES, Pierre. “La *vehiculatio* (ou *cursus publicus*) ...” *op. cit.*, p. 136.

⁷¹MORENO GALLO, Isaac, “Vías romanas. Estado...” *op. cit.*, p. 200.

⁷²*Ibidem.*, p. 201

⁷³CORSI, Cristina. *Le strutture di servizio del cursus publicus...op. cit.*, p. 60.

⁷⁴GIL MANTAS, Vasco, “Os miliários como fontes históricas e arqueológicas”, *Humanitas*, 64 (2012), p. 140.

⁷⁵PONTE ARREBOLA, Vanessa, “Régimen jurídico...” *op. cit.*, p. 76.

lo que estaban numerados tomando como referencia las ciudades importantes⁷⁶. Los miliarios podían ser de diversos tamaños, si bien los más comunes pesaban en torno a 1.500 o 2.000 kilogramos⁷⁷ y llegaban a los 3 metros de altura y 2 de diámetro. Eran elaborados con distintos tipos de piedra, como arenisca, granito o caliza, rara vez mármol, y desde Augusto su forma habitual fue la cilíndrica⁷⁸. Se trata de piezas epigráficas que contienen inscripciones destinadas a la población romana general⁷⁹. Los primeros miliarios registrados en Italia datan del siglo II a.C. en relación con las reformas agrarias. Desde la *lex Sempronia viaria* del año 123 a.C., se comenzaron a colocar piedras miliarias cada mil pasos para señalar las distancias⁸⁰. Plutarco en su obra habla de Cayo Graco como uno de los primeros políticos que otorgó importancia a las vías⁸¹. Hacia el siglo II a.C. escribía:

“Su principal cuidado lo puso en los caminos, atendiendo en su fábrica a la utilidad al mismo tiempo que a la comodidad y buena vista (...) Además de esto, todo el camino estaba medido, y al fin de cada milla -medida que viene a ser de ocho estadios poco menos- puso una columna de piedra que sirviera de señal a los viajeros”⁸².

Desafortunadamente, pocos miliarios se han localizado en su emplazamiento original, ya que muchos han sido reutilizados como columnas, pilas, cimientos, etc. Las inscripciones eran normalmente grabadas sobre el fuste o sobre un campo epigráfico preparado, aunque existen también evidencias de miliarios anepígrafos, los cuales seguramente estuvieron pintados⁸³. Los elementos que figuran en el epígrafe son relativos a “las distancias hasta donde se iniciaba la vía, o hasta qué ciudad llegaba, o qué poblaciones se encontraban a su paso, qué clase de calzada recorría el caminante (...), quién era el artífice de los trabajos efectuados en ella (...) la legión que se había puesto manos a la obra, el magistrado o *curator viarum* de turno o el emperador”⁸⁴. ¿Cómo aparecen inscritas o qué fórmulas se identifican generalmente? Como es lógico, en la parte occidental del Imperio los miliarios presentan inscripciones en lengua latina y en la oriental también en griego. En los textos la mención del emperador o magistrado puede estar en dativo, indicando que se trata de una dedicatoria,

⁷⁶ROLDÁN HERVÁS, José Manuel. “Augusto y la administración...” *op. cit.*, p. 66.

⁷⁷MORENO GALLO, Isaac. *Vías romanas. Ingeniería...* *op. cit.*, p. 25.

⁷⁸PONTE ARREBOLA, Vanessa, “Régimen jurídico...” *op. cit.*, pp. 85-86.

⁷⁹GIL MANTAS, Vasco, “Os miliários como...” *op. cit.*, p. 142.

⁸⁰PONTE ARREBOLA, Vanessa, “Régimen jurídico...” *op. cit.*, p. 83.

⁸¹RODRÍGUEZ MORALES, Jesús, “Imagen y realidad...” *op. cit.*, p. 4.

⁸²Plut., *Grach.*, 7. Traducción de A. Ranz Romanillos (Plutarco, *Vidas Paralelas*. Buenos Aires: Espasa-Calpe, 1951).

⁸³GIL MANTAS, Vasco, “Os miliários como...” *op. cit.*, p. 146.

⁸⁴GARCÍA SÁNCHEZ, Jorge. *Viajes por el antiguo Imperio romano*. Madrid: Ediciones Nowtilus, 2016, p. 47.

y en ablativo cuando se trata de la datación. Los miliarios honoríficos son relativamente escasos en el Alto Imperio y fueron popularizándose en los siglos III y IV d.C. Para indicar las distancias generalmente se usa la milla romana (*millia passuum*) indicada con las siglas MP, M o PM⁸⁵. En algunas zonas también se usa la legua, como en el norte de la Galia Narbonense, Germania y Britania, con distancias que oscilaban entre los 2.200 y 2.475 metros⁸⁶.

De forma tradicional en el estudio de las calzadas romanas han tenido mucho peso los itinerarios (en forma de fuentes documentales, literarias o iconográficas), a pesar de ser difíciles de interpretar en ocasiones y contener alusiones indirectas o errores de transcripción⁸⁷. Se trata de una fuente de información muy interesante, sobre todo si se combina con la arqueología, abordando un análisis multidisciplinar. Probablemente existieron dos clases de itinerarios: los oficiales y los privados. Los primeros se asociaban a la *vehiculatio* como guías de los caminos transitables, etapas y distancias entre lugares de descansos y relevos. Los segundos serían usados por comerciantes o viajeros particulares de todo tipo⁸⁸. Los itinerarios conservados son diversos, pero vamos a centrarnos en los más conocidos e importantes: el Itinerario de Antonino, la Tabula Peutingeriana y los Vasos de Vicarello. Aunque estos últimos constituyen una fuente arqueológica, abordaremos su estudio junto con los otros. Existen naturalmente otros itinerarios epigráficos, como la Inscripción de Polla, el Itinerarios de Tongres o el Itinerario de Barro⁸⁹. Ninguno de ellos, salvo los vasos de Vicarello, puede fecharse con seguridad antes del siglo III d.C.⁹⁰.

La obra *Imperatoris Antonini Augusti Itineraria Provinciarum et Maritimum*, conocida como Itinerario de Antonino, constituye una guía de las rutas terrestres y marítimas mediterráneas. Se desconoce la cronología exacta, aunque se ha datado tradicionalmente en la época de Caracalla (*M. Aurelius Antoninus*, en el poder desde 212-217 d.C.)⁹¹. Algunos autores afirman que reúne de manera desordenada fuentes de diversas cronologías y tipologías hasta la época de Constantino⁹². El Itinerario consta de dos partes, un *itinerarium provinciarum*, que recoge las rutas terrestres, y un *itinerarium maritimum* para la navegación relativa al

⁸⁵GIL MANTAS, Vasco, "Os miliários como..." *op. cit.*, pp. 150-151. p. 153.

⁸⁶ADAM, Jean Pierre, *La construcción romana...* *op. cit.*, p. 312.

⁸⁷MORENO GALLO, Isaac, "Vías romanas. Estado..." *op. cit.*, p. 212.

⁸⁸CORSI, Cristina. *Le strutture di servizio del cursus publicus...* *op. cit.*, p. 60.

⁸⁹ HERRMANN, Pierre, *Itinéraires des voies romaines de l'Antiquité au Moyen Age*. París: Editions Errance, 2007, p. 191-194.

⁹⁰CORSI, Cristina. *Le strutture di servizio del cursus publicus...* *op. cit.*, p. 60.

⁹¹ADAM, Jean Pierre, *La construcción romana...* *op. cit.*, p. 313.

⁹²CORSI, Cristina. *Le strutture di servizio del cursus publicus...* *op. cit.*, p. 60.

cabotaje y con información sobre las costas. Las rutas concernientes a Asia lo diferencian del resto de itinerarios, que suelen centrarse en la parte occidental del Imperio⁹³. Presenta problemas como la omisión de ciudades hoy en día conocidas por las excavaciones o errores en las distancias que inducen a recorridos erróneos⁹⁴.

La Tabula o Carta Peutingeriana (Fig. 3) es un apógrafo en pergamino de un mapa militar de fecha desconocida, quizás de tiempos de Alejandro Severo, hacia el 225 d.C.⁹⁵. En él figuran nombres de ciudades, pueblos, accidentes geográficos, balnearios, templos, puertos y estaciones de servicio⁹⁶, y, además, viñetas o iconos que constituyen indicaciones gráficas de las estaciones, asentamientos o puertos que se encontraban en los caminos⁹⁷. Algunos autores lo vinculan directamente con el *cursus publicus*, como un dispositivo de medidas e infraestructuras tomadas por Augusto y trazadas para garantizar la comunicación entre Roma y las provincias. Sin embargo, no representa todas las vías públicas ni capitales de provincia⁹⁸, y, además, presenta problemas, como el uso de escalas deformadas al acomodarse al espacio del pergamino⁹⁹.



Figura 3. Tabula Peutingeriana. Facsímil de Konrad Miller (1887). Fuente: Dominio público

⁹³HERRMANN, Pierre, *Itinéraires des voies... op. cit.*, p. 166. p. 169.

⁹⁴MORENO GALLO, Isaac, "Vías romanas. Estado..." *op. cit.*, pp. 212-213.

⁹⁵PONTE ARREBOLA, Vanessa, "Régimen jurídico..." *op. cit.*, p. 76.

⁹⁶ADAM, Jean Pierre, *La construcción romana... op. cit.*, p. 313.

⁹⁷CORSI, Cristina. *Le strutture di servizio del cursus publicus...op. cit.*, p. 63.

⁹⁸RATHMANN, Michael, "The Tabula Peutingeriana and Antique Cartography", en BIANCHETTI, Serena, CATAUDELLA, Michele y GEHRKE, Hans Joachim. (eds.) *Brill's Companion to Ancient Geography. The Inhabited World in Greek and Roman Tradition*. Leiden: Brill. 2015. p. 343.

⁹⁹MORENO GALLO, Isaac, "Vías romanas. Estado..." *op. cit.*, p. 213.

Los vasos de Vicarello son cuatro recipientes de forma cilíndrica elaborados en plata. Presentan dimensiones variables entre ellos, pero no superiores a los 15,3 centímetros de altura y 7,7 centímetros de diámetro. Todos ellos presentan inscripciones que recogen las mansiones de una ruta que conectaba la ciudad hispana de *Gades* con Roma, junto con indicaciones de las distancias entre ellas. Documentan por tanto topónimos de asentamientos y otras infraestructuras localizadas en el camino¹⁰⁰.

El estudio comparativo de estos itinerarios revela que aluden a diversos lugares de parada, pudiendo indicar rutas de transporte y comunicaciones diferentes. Además, podrían mostrar casos de reestructuración y deslocalización de áreas de servicios, así como variaciones en los recorridos. Hay que tener presente que la mayoría de estas fuentes ha llegado a nosotros través de copias y reinterpretaciones. Es lógico pensar en posibles variaciones producidas a lo largo del tiempo en el territorio, así como reflejar la mano de los compiladores que pudieron introducir modificaciones en la sucesión de las paradas originaria¹⁰¹. Comparativamente está claro que constituyen guías de rutas que incluyen ubicaciones señalizadas durante todo el camino, aunque usando términos diferentes en algunos casos, y resaltando los lugares más indicados y seguros. Ofrecen al historiador una visión global de la importancia de elementos como las estaciones de servicio en la planificación de los viajes. El sistema oficial de transportes y comunicaciones que abordamos en este estudio probablemente hacía uso de estos instrumentos que estarían al servicio del Estado.

Además de este gran repertorio de fuentes el historiador puede recurrir a otros medios de información, como la iconografía. Si bien estos testimonios no contribuyen en sí mismos a profundizar en el conocimiento de las comunicaciones y transportes oficiales, sí pueden ser relevantes a la hora de revelar los distintos tipos de vehículos y navíos, e incluso escenas de viajes, entre otras posibilidades¹⁰². En relieves y monedas se observa que la rueda era el símbolo de la vía, lo que revela que los romanos asociaban las rutas terrestres con el tráfico rodado. Hacia el año 16 a.C. L. Vinicius acuñó una serie de denarios conmemorando la reestructuración de la red viaria ordenada por Augusto tras la Guerra Civil. En el reverso de estos denarios se puede observar la representación de un miliario conmemorativo con el epígrafe: *SPQR / IMP CAE / QVOD V / M S EX / EA P Q IS / AD A DE* (Fig. 4)¹⁰³. Más

¹⁰⁰HERRMANN, Pierre, *Itinéraires des voies... op. cit.*, p. 122.

¹⁰¹CORSI, Cristina. *Le strutture di servizio del cursus publicus...op. cit.*, p. 64.

¹⁰²*Ibidem.*, p. 69.

¹⁰³*S(enatus) p(opulus)q(ue) R(omanus)/ Imp(eratori) Cae(sari)/ quod v(iae) m(unitae) s(unt) ex/ ea p(ecunia) q(uam) is/ ad a(erarium) de(tulit)*. RODRÍGUEZ MORALES, Jesús, “Imagen y realidad...” *op. cit.*, p. 9.

tarde, entre los años 112 y 115 d.C. el emperador Trajano acuñó sestercios con la leyenda: *SPQR OPTIMO PRINCIPI // VIA TRAIANA S C* (Fig. 5). Junto a esta inscripción aparece representada la aludida *via Traiana* en forma de una joven recostada sujetando una rueda¹⁰⁴.



Figura 4. Denario de Augusto. Ceca de Roma. 17-16 d.C. Fuente: RIC I, 360.



Figura 5. Sestercio de Trajano. Ceca de Roma. 112-115 d.C. Fuente: RIC II, 637.

4. MEDIOS DE TRANSPORTE

En los apartados anteriores hemos profundizado en la importancia de las rutas terrestres para el funcionamiento del *cursus publicus / vehiculatio*, pero no debemos olvidar que gran parte del transporte oficial se desarrollaba por vías marítimas o a través de arterias fluviales, según testimonian distintas fuentes. Es evidente, por tanto, que existieron medios de transporte específicos para la navegación, tanto fluvial como marítima, especialmente de cabotaje.

¹⁰⁴RODRÍGUEZ MORALES, Jesús, “Imagen y realidad...” *op. cit.*, p. 9.

Por lo general, el recurso al viaje por mar para el transporte de los despachos fue poco común, ya que implicaba la posibilidad de que los mensajes, documentación o enseres no llegasen a su destino. Para poder navegar eran preciso tener en cuenta varias condiciones: en primer lugar, los vientos y las corrientes marinas. Debido al peligro potencial de las inclemencias meteorológicas, se prefería la navegación durante los meses primaverales y estivos. Por ello se estableció la temporada de mar abierto, aproximadamente del 27 de mayo al 14 de septiembre, y el *mare clausum*, que implicaba el cierre de la navegación oficial por el Mediterráneo a partir de dicha fecha. En segundo lugar, había que considerar la posibilidad de encontrarse con piratas, de los cuales era difícil defenderse en naves no preparadas para la guerra¹⁰⁵. En tercer lugar, el factor tiempo era determinante: el viaje marítimo o fluvial para recorrer distancias más o menos considerables era más rápido que el desarrollado por vías terrestres. Plinio el Viejo menciona viajes entre Ostia y Gades en el transcurso de siete días o entre África y Ostia en dos jornadas. Sin embargo, no siempre compensaban los riesgos¹⁰⁶. La elección del medio de transporte dependió de factores como la distancia, la localización del destino o la urgencia del servicio¹⁰⁷. Por lo general, solo se viajaba por mar cuando la ruta marítima era más rápida que la terrestre o en caso de que no existiera otra alternativa o medio adecuado para llegar al destino¹⁰⁸.

Como veremos, a diferencia de lo que ocurría con los medios terrestres, al Estado romano le resultó más rentable subcontratar a corporaciones de *navicularii* o particulares el transporte oficial de mercancías por vía marítima que crear una flota específica para tal fin. En cuanto al transporte de pasajeros, en general este no se realizaba en naves diferentes, sino en las mismas usadas para las mercancías¹⁰⁹. No obstante, algunos historiadores distinguen embarcaciones específicas, como las *naves tabellariae* (postales) y las *naves publicae* (al servicio del Estado)¹¹⁰.

Los medios de transporte terrestre pueden dividirse entre los que contaban con dos ruedas, y los que llevaban cuatro. En términos generales, los primeros eran más ligeros y pequeños, perfectos para el transporte de personas con poco equipaje. Por ejemplo, el *essedum*, de origen galo, era uno de los vehículos empleados por el emperador para sus viajes. Se

¹⁰⁵GARCÍA SÁNCHEZ, Jorge. *Viajes por el antiguo... op. cit.*, p. 127.

¹⁰⁶MOATTI, Claudia. "Translation, migration and communication ..." *op. cit.* 129.

¹⁰⁷OZCÁRIZ GIL, Pablo. "Los viajes administrativos..." *op. cit.*, 111.

¹⁰⁸RODRÍGUEZ NEILA, Juan Francisco, "Las *legationes* de las ciudades y su regulación en los estatutos municipales de Hispania", *Gerión*, 28/1 (2010) p. 258.

¹⁰⁹CORSI, Cristina. *Le strutture di servizio del cursus publicus...op. cit.*, p. 14.

¹¹⁰ESCUTIA ROMERO, Raquel. "Contribución al estudio del servicio..." *op. cit.*, 47.

desconoce su forma concreta, pero sabemos que existían de muchos tamaños, incluso algunos estaban adornados con piedras preciosas¹¹¹.

El *carpetum* es uno de los vehículos a los que más se alude en las fuentes literarias e iconográficas. Fue introducido durante la época monárquica y tuvo una larga perduración en el tiempo, si bien hubo periodos en que su uso fue restringido, particularmente en la segunda guerra púnica. En origen fue empleado por las matronas o con fines honoríficos, como las pompas circenses. Durante el Imperio su uso se extendió al emperador, las mujeres de la familia imperial, el prefecto pretorio, el *vicarius urbis* o los *iudices*. Formalmente, fue un vehículo de dos ruedas tirado por dos mulas, cerrado con una capota arqueada con una abertura en la parte delantera, de cuero, tela o seda, y podía presentar decoraciones lujosas¹¹².

Otro vehículo de dos ruedas fue el *cisium*, empleado para trayectos rápidos (Fig. 6). Fue usado por los mensajeros que llevaban poco equipaje y deseaban llegar cuanto antes a su destino. Estaba formado por una caja estrecha, con ruedas altas de nueve radios, y era tirado por uno o dos animales, especialmente bueyes o caballos. Estos vehículos podían alquilarse y eran conducidos por los *cisarii*, que solían amontonarse en los accesos de las ciudades¹¹³.



Figura 6. *Cisium* junto a miliario. Tréveris (Alemania). Fuente: Isaac Moreno Gallo

¹¹¹PASTOR MUÑOZ, Mauricio y PASTOR ANDRÉS, Héctor F. “Vehículos y medios de transporte en el mundo romano”, en BRAVO, Gonzalo y GONZÁLEZ SALINERO, Raúl (eds.) *Ver, viajar y hospedarse en el mundo romano. Actas del IX coloquio de la Asociación interdisciplinar de estudios romanos, Universidad Complutense de Madrid, 23-25 noviembre 2011*, Madrid: Signifer Libros, 2012. p. 72.

¹¹²*Ibidem.*, pp. 73-74.

¹¹³*Ibidem.*, pp. 74-75.

Para el servicio de transporte y comunicaciones se potenciaron medios rápidos, como el *carrus* o *birotus*, que podía transportar de dos a tres personas con poco equipaje¹¹⁴. Era un vehículo de pequeñas dimensiones que podía soportar una carga de hasta 250 kilos, normalmente tirado por dos o tres mulas o caballos¹¹⁵.

Entre los vehículos de cuatro ruedas el más usado fue la *rheda fiscalis* o *cursualis*, ya desde la época republicana. Es descrito por algunos autores como un carro tirado por entre dos y cuatro caballos, que, en ocasiones, se encontraba cubierto por una capota de tela o cuero, pudiendo transportar dos o tres personas con abundante equipaje. En su interior se disponían filas de bancos donde se ubicaban los viajeros. Se usaron de forma masiva, hasta el punto de emitirse leyes para controlar su tamaño y carga, con objeto de evitar el deterioro de las vías públicas¹¹⁶. Otro vehículo similar fue la *carruca*, de la cual se pueden distinguir hasta tres tipos: la de uso común, la *carruca dormitoria* (de propiedad privada para largos viajes) y la que usaban los magistrados públicos, muy ornamentada. Esta última, que es la que nos interesa, era más pequeña, con una caja más alta, ricamente decorada con relieves y metales preciosos. Los magistrados se situaban en el centro, delante de los lictores y detrás del cochero (Fig. 7)¹¹⁷. En el vehículo cabían muchos enseres y los pasajeros podían dormir o incluso escribir en su interior¹¹⁸. Plinio el Joven en una de sus cartas lo describe así:

“he hecho el viaje hasta aquí dentro de un carruaje cerrado por todas sus partes, como si fuese una habitación”¹¹⁹.

En algunas fuentes jurídicas se mencionan vehículos específicos relacionados con el *cursus publicus*. Algunos autores apuntan a que el término *clabulae* o *clabularia*, que designa a todos los vehículos de este servicio sin distinción, tiene su origen en un antiguo vehículo (*clabulae*) reservado en principio para el transporte de impuestos y suministros militares, como una especie de carro pesado¹²⁰. En el Código Teodosiano se especifican los pesos límites según el tipo de carro, concretamente en el artículo *de cursu publico* (8.5.8). Así, en

¹¹⁴ESCUTIA ROMERO, Raquel. “Contribución al estudio del servicio...” *op. cit.*, 51.

¹¹⁵PASTOR MUÑOZ, Mauricio y PASTOR ANDRÉS, Héctor F. “Vehículos y medios...” *op. cit.*, p. 76.

¹¹⁶*Ibidem.*, pp. 79-80.

¹¹⁷*Ibidem.*, pp. 81-82

¹¹⁸GARCÍA SÁNCHEZ, Jorge. *Viajes por el antiguo...* *op. cit.*, p. 52.

¹¹⁹Plinio el Joven. *Epist.*, 8, 21,1. Traducción J. C. Martín (Plinio el Joven, *Epistolario*. Madrid. Cátedra. 2007).

¹²⁰ESCUTIA ROMERO, Raquel. “Contribución al estudio del servicio...” *op. cit.*, 51.

rheda se permitía transportar hasta un máximo de 1.000 libras romanas, equivalente a 330 kg, o en *birotus*, unas 200 libras romanas, equivalentes a 66 kg¹²¹.



Figura 7. Reconstrucción de una *carruca*. Fuente: Römisch-Germanisches Museum

Para el funcionamiento de la *vehiculatio* fue clave el abastecimiento y suministro de animales (*veredi*): caballos, mulas o bueyes, denominadas en las fuentes como *animalia publica*. En Oriente y África se emplearon también camellos y asnos¹²². La especie animal seleccionada para los viajes dependía del tipo de transporte y de la autorización que tuviera la estación de turno para su uso, pues salvo excepciones se regulaba la salida de como máximo quince caballos al día en cada *mansio*¹²³. Los animales de carga podían ser cambiados en las estaciones de servicio; de ahí la importancia de su disponibilidad y suministro. En las estaciones había caballos disponibles exclusivamente para el servicio del *cursus publicus* como los *parhippi*, que eran caballos de reserva, o los *paraveredi*, un suplemento de caballos que podían tener algunas estaciones además de los de reserva¹²⁴.

La velocidad que podían alcanzar los carros era un aspecto fundamental del *cursus publicus*. Algunos autores, mediante el análisis de datos en Sistemas de Información geográfica (SIG), estiman que la velocidad media de la *carruca* o *rheda* era de 1,6 -2 km/h, Por tanto, podrían recorrerse al día unos 20 km, y esta sería la distancia estándar que habría entre dos estaciones

¹²¹MORENO GALLO, Isaac, “Vías romanas. Estado...” *op. cit.*, p. 187.

¹²²ROLDÁN HERVÁS, José Manuel. “Augusto y la administración...” *op. cit.*, p. 68.

¹²³ESCUZIA ROMERO, Raquel. “Contribución al estudio del servicio...” *op. cit.*, 52.

¹²⁴CORSI, Cristina. *Le strutture di servizio del cursus publicus...**op. cit.*, p. 10.

de servicio. En el caso del transporte marítimo, se estiman velocidades de hasta 3,7 km/h, mientras que para el fluvial los intervalos se sitúan entre 2,51 y 0,62 km/h, dependiendo de si se navegaba río abajo o arriba¹²⁵.

Teniendo en cuenta las condiciones de las vías y los medios de transporte descritos, podríamos preguntarnos cómo experimentaban los desplazamientos los usuarios de la *vehiculatio* romana. Lo que dejan ver las fuentes, es que los traslados de los funcionarios oficiales no siempre resultaban fáciles. Los viajes en ocasiones suponían un gran esfuerzo y sacrificio independientemente del rango del funcionario en misión. A comienzos del siglo II d.C., Plinio el Joven contaba así al emperador Trajano cómo había sido su traslado a la provincia de Bitinia-Ponto, en el norte de Anatolia¹²⁶:

“Mi señor, del mismo modo que disfruté hasta Éfeso de la más agradable navegación, así, a continuación, una vez que comencé a viajar por tierra, hube de soportar terribles calores, lo que me provocó incluso fuertes fiebres y me obligó por fin a detenerme algún tiempo en Pérgamo. Seguidamente, cuando recorría la costa en las pequeñas embarcaciones de cabotaje habituales, me vi retrasado por vientos adversos, por lo que alcancé Bitinia bastante más tarde de lo esperado”¹²⁷.

Este testimonio refleja hasta qué punto podía ser penoso el traslado de mensajeros y funcionarios a través de la *vehiculatio*. A las limitaciones de los medios de transporte se sumaban los condicionantes geográficos y climáticos, que podían suponer el fracaso de las misiones o incluso la muerte desafortunada de los implicados en las mismas, por accidentes o enfermedades.

5. LAS ESTACIONES DE SERVICIO

El origen de las estaciones de servicio es confuso, pero tradicionalmente se ha relacionado con los ejércitos en movimiento, dada su necesidad de establecer campamentos¹²⁸. Para

¹²⁵CARRERAS, César y DE SOTO, Pau, “La movilidad en época romana en la Península Ibérica: Comparativa histórica de las infraestructuras de transporte”, *Habis*, 40 (2009) p. 315.

¹²⁶VILLALOBOS MARTÍNEZ, Alejandro. “Migrar, viajar y servir en la antigüedad: la experiencia de Plinio el Joven en el siglo II d. de C”. *Revista de Historia*, 30 (2023) p. 7.

¹²⁷Plinio el Joven, *Epist.*, 10, 17, 1-2. Traducción J. C. Martín (Plinio el Joven, *Epistolario*. Madrid. Cátedra. 2007).

¹²⁸HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, María, “Interpretación conceptual de la *mansio* romana a través de los estudios viarios. Las *stationes-mansiones* de la vía Latina en el territorio tusculano (Lacio-Italia)”, *El Nuevo Miliario*, 5 (2008) p. 22.

algunos autores no es hasta el siglo III d.C. cuando las estaciones del *cursus publicus* se identificaron uniformemente con los términos *mansio* y *mutatio*¹²⁹; mientras que otros consideran que estos términos fueron codificados a partir del siglo IV. d.C.¹³⁰.

Las evidencias literarias referentes a las estaciones de servicio son escasas, y aparecen sobre todo en los *itineraria* como el Burdigalense. Este se interpreta como la memoria de un viaje realizado hacia el año 333 d.C. de Burdeos a Jerusalén. En él se citan *civitates* como *mansiones*, mientras que se aplica el término genérico *mutatio* a diversos lugares de descanso¹³¹. Esos mismos términos han sido ampliamente estudiados por la historiografía en las fuentes jurídicas, sobre todo en el Código Teodosiano. R. Chevallier interpreta que el uso de los términos *mutatio* y *mansio* en este documento son objeto de un uso indiferenciado, mientras que S. Crogiez-Pétrequin, aunque reconoce que se refieren a la misma realidad, matiza su diferenciación. Considera la *mansio* como una estación destinada especialmente a la gestión fiscal y a los viajes del emperador, y *mutatio* como un servicio orientado al transporte estatal¹³². La tradición historiográfica ha aplicado el término *mansio* a aglomeraciones urbanas junto a las vías, y *mutatio* a estaciones modestas, mientras que el término *statio* raramente es mencionado¹³³. Todas estas denominaciones fueron consideradas como sinónimas de estaciones postales según el *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines*¹³⁴ donde la distinción jerárquica se establece entre los lugares donde se puede permanecer, las *mansiones*, y los que no, las *mutationes*. Sin embargo, hoy en día esta distinción no se aplica, ya que se conocen *mutationes* con estructuras de alojamiento como *Ambrussum* o *Valentia*¹³⁵. Actualmente se emplea el término *mansio* para referirse a las estaciones viarias ya sean enclaves urbanos o un conjunto de estructuras asociadas entre sí junto a una vía romana; y, *mutatio* para yacimientos arqueológicos considerados secundarios, aunque hay que tener presente que el uso indiscriminado de los términos son simplemente convencionalismos¹³⁶.

¹²⁹KLOB, Anne, “*Mansiones and cursus publicus in the Roman Empire*”, en BASSO, Patrizia y ZANINI, Enrico (eds.) *Statio Amoena. Sostare e vivere lungo le strade romane*, Oxford: Archaeopress, 2016. p. 4.

¹³⁰BASSO, Patrizia, “Le stazioni di sosta negli *itineraria* romani”, en BASSO, Patrizia y ZANINI, Enrico (eds.) *Statio Amoena. Sostare e vivere lungo le strade romane*, Oxford: Archaeopress, 2016 p. 34.

¹³¹BASSO, Patrizia, “Le stazioni di sosta...” *op. cit.*, p. 32.

¹³²COLLEONI, Fabien, “Stations routières en Gaule Romaine: architecture, équipements et fonctions”, *Gallia*, 73/1 (2016) p. 5.

¹³³*Idem.*

¹³⁴Charles Victor Daremberg y Edmond Saglio. *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines*. 1877-1919.

¹³⁵COLLEONI, Fabien, “Stations routières ...” *op. cit.*, p. 5.

¹³⁶ESPINOSA CRIADO, Natalia “Aspectos definitorios de las estaciones viarias en el nordeste peninsular”, *Saldvie*, 11-12 (2011-2012) p. 177.

¿Dónde se emplazaban estas estaciones de servicio? Naturalmente existieron toda una serie de factores ligados a las posibles ubicaciones de las mismas. Por un lado, lo primero que podríamos pensar es que se ubicasen al lado de una vía principal, pero no necesariamente, ya que algunas de ellas son atravesadas por el propio camino o incluso se sitúan a cierta distancia¹³⁷. Las estaciones se localizaron atendiendo a otros factores como la proximidad a los cursos de agua o el fácil abastecimiento hídrico, los cruces de caminos¹³⁸, “la naturaleza del suelo, el clima, los materiales de construcción disponibles y, en última instancia, la cultura material de construir y de vivir históricamente en cada territorio”¹³⁹. Otro factor decisivo fueron las distancias, sobre las cuales la historiografía ha teorizado mucho, buscando establecer un trayecto medio entre dos puntos de repostaje. Sin embargo, cada vía supone una realidad diferente, de ahí que las interpretaciones de cada autor sean diversas. Algunos establecen las distancias entre las *mutationes* cada 5 o 6 millas¹⁴⁰, mientras que otros las amplían a 8 o 9 millas¹⁴¹. De igual manera sucede con las *mansiones* ubicadas cada 30 o 40 millas (unos 44 a 60 km), equivalente a un día de marcha¹⁴²; o entre 48 o 64 millas, es decir, cada seis u ocho *mutationes*¹⁴³. Lo normal es que un correo recorriera unas 5 millas por hora por lo que era conveniente realizar una para cada dos, tres o seis horas de viaje¹⁴⁴. Además de las estaciones también se puede mencionar la colocación de apoyos (*suppedanea*) cada 12 pasos para montar y desmontar en los *margines* de las vías¹⁴⁵.

Existió por tanto una red de asentamientos planificada por el Estado. Este tuvo la potestad de edificar una nueva infraestructura o dotar de nuevas funciones a estaciones preexistentes cerca de las carreteras¹⁴⁶. Algunos autores plantean la posibilidad de que, en lugares densamente poblados, se empleasen como estaciones de servicio tabernas y posadas que podrían haber sido utilizadas para el *cursus publicus*¹⁴⁷. Según los filólogos, dejando aparte las *stationes militum* (establecidas por Tiberio dirigidas por soldados) y las estaciones fiscales (orientadas a la recaudación), las estaciones de servicio pueden dividirse en dos

¹³⁷ARASA, Ferran, “La *mansio Ildum* de la vía augusta (Vilanova d’Alcolea, Castellón)”, *El Nuevo Miliario*, 5 (2008) p. 8.

¹³⁸COLLEONI, Fabien, “Stations routières ...” *op. cit.*, p. 8.

¹³⁹ZANINI, Enrico, “Qualche appunto...” *op. cit.* p. 74.

¹⁴⁰PONTE ARREBOLA, Vanessa, “Régimen jurídico...” *op. cit.*, p. 86.

¹⁴¹HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, María, “Interpretación conceptual...” *op. cit.*, p. 22.

¹⁴²PONTE ARREBOLA, Vanessa, “Régimen jurídico...” *op. cit.*, p. 86.

¹⁴³HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, María, “Interpretación conceptual...” *op. cit.*, p. 22.

¹⁴⁴ESPINOSA CRIADO, Natalia “Aspectos definitivos...” *op. cit.*, p. 183.

¹⁴⁵PONTE ARREBOLA, Vanessa, “Régimen jurídico...” *op. cit.*, p. 86.

¹⁴⁶ZANINI, Enrico, “Qualche appunto...” *op. cit.* p. 75.

¹⁴⁷KLOB, Anne, “*Mansiones and cursus publicus...*”, *op. cit.*, p. 5.

categorías: las destinadas al transporte estatal y las posadas privadas¹⁴⁸. En las primeras los viajeros autorizados recibían el alojamiento gratuito a través de la presentación de un diploma, como veremos en el siguiente apartado. Estos tenían prioridad frente a los viajeros privados, que también podrán acceder al servicio a cambio del pago de una cantidad determinada¹⁴⁹.

Aunque nos vamos a centrar en las estaciones vinculadas a las rutas terrestres, es necesario mencionar aquellas destinadas también a las rutas marítimas. Arqueológicamente se han documentado pequeños puertos en el cruce de vías fluviales y terrestres, que permitían la parada nocturna y el repostaje durante el cabotaje¹⁵⁰, por lo que también se ha hipotetizado sobre la presencia de postas dotadas de infraestructuras portuarias o muelles¹⁵¹. Por ejemplo, tras las excavaciones de 2014 en el yacimiento de *Columna-Porto Canale*, al norte de *Centumcellae* (Civitavecchia), se ha planteado el uso de este lugar como *mansio* marítima, por su fisionomía y cercanía a la *via Aurelia Vetus*. Esta estación estaría anexa a dos muelles, uno en paralelo y otro perpendicular a la costa, conformando una especie de puerto. En su segunda fase de ocupación, en el siglo III d.C., se evidencia también un cuerpo central cubierto a dos aguas por tejas con un pórtico abierto al mar, así como una sucesión de estancias como complejo termal¹⁵². Los arqueólogos interpretan que podría ser “una estructura de servicio capaz de ofrecer a comerciantes y a viajeros, que tal vez desembarcaban fríos del viaje por mar, comodidades de tipo *spa* o, en todo caso, espacios de refresco, calefacción y refrigerio”¹⁵³.

Además de las *mansiones* y *mutationes* de las que hablaremos en mayor profundidad después, en la documentación aparecen otras tipologías de estaciones de servicio como los *praetoria*, interpretados como albergues para los altos funcionarios en misión en las provincias, y *tabernae* o simples posadas, evidenciadas en inscripciones de Tracia¹⁵⁴. Pero, además, podrían haberse empleado otros espacios con la misma función en lugares de orografía compleja, como es el caso de las cuevas. Conocemos a través de un epígrafe que en el año 260 d.C. el gobernador de Mesopotamia y *Osrhoena* mandó excavar tres cuevas

¹⁴⁸COLLEONI, Fabien, “Stations routières ...” *op. cit.*, pp.4-5.

¹⁴⁹ESPINOSA CRIADO, Natalia “Aspectos definitorios...” *op. cit.*, p. 178.

¹⁵⁰CORSI, Cristina. *Le strutture di servizio del cursus publicus...* *op. cit.*, p. 14.

¹⁵¹ESPINOSA CRIADO, Natalia “Aspectos definitorios...” *op. cit.*, p. 181.

¹⁵²BASSOLI, Carlotta *et. al.*, “Una probabile *mansio* marittima in località *Columna* (Civitavecchia)”, en BASSO, Patrizia y ZANINI, Enrico (eds.) *Statio Amoena. Sostare e vivere lungo le strade romane*, Oxford: Archaeopress, 2016, pp. 198-200.

¹⁵³*Ibidem.*, p. 205.

¹⁵⁴COLLEONI, Fabien, “Stations routières ...” *op. cit.*, p. 6.

cerca de la calzada que unía *Batnae* (Suruç) y *Edessa*, como posada para el descanso de viajeros con el fin de protegerse del calor, además de incluir establos¹⁵⁵.

Las estaciones de servicio dependían territorial y administrativamente de las colonias o municipios más próximos. Algunos autores incluso proponen la existencia de aglomeraciones (*villae*) que habrían desempeñado la función de *statio-mansio* cerca de la ciudad de Roma, pero a la vez, lejos de los puntos de llegada y salida de las vías transversales¹⁵⁶. Naturalmente, cualquier núcleo urbano contaría con lugares para cubrir las necesidades de los viajeros, por lo que el hecho de que una villa funcionase como estación no implica que ofreciera un sitio donde pernoctar, pues muchas de ellas simplemente permitían a los viajeros cambiar las monturas, refrigerio o servicios termales. Es posible también que en estos centros urbanos los viajeros contaran con la hospitalidad de las personalidades destacadas del municipio, como los decuriones¹⁵⁷. Parece haber en algunos sitios una tendencia a la localización de estaciones dentro de las áreas urbanas, y, especialmente, cerca de las puertas de la ciudad¹⁵⁸. Estas estaciones periurbanas se pueden relacionar con viajeros, como los comerciantes que paraban antes de retomar la carretera y contaban con alojamiento y estructuras para albergar los convoyes comerciales, así como establos para el cuidado y el descanso de los animales¹⁵⁹.

Como hemos visto, algunos autores hablan de una convivencia a lo largo de las vías del Imperio de estaciones estatales, estaciones privadas y villas abiertas a estas funciones. Sin embargo, las relaciones entre estos diferentes tipos de infraestructuras y su vinculación a la *vehiculatio* no siempre están claras¹⁶⁰. La complejidad de estas estaciones no se limita solo a su diversidad tipológica, sino que también responde a un amplio rango de variabilidad estructural. Esta diversidad naturalmente se debe a factores como el territorio o los servicios que se dispensasen. Las fuentes literarias o epigráficas se refieren a las funciones de las estaciones, pero nunca o casi nunca hacen referencia a su forma física. Además, son pocas las estaciones excavadas, o que han sido objeto de investigaciones específicas¹⁶¹. Con todo, Espinosa Criado distingue tres modalidades de estaciones de servicio: la primera abarca las constituidas por un único edificio cerrado (Fig. 8), como las estaciones excavadas en la vía

¹⁵⁵KLOB, Anne, “*Mansiones and cursus publicus...*”, *op. cit.*, p. 6.

¹⁵⁶HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, María, “Interpretación conceptual...” *op. cit.*, p. 23. p. 28.

¹⁵⁷ESPINOSA CRIADO, Natalia “Aspectos definitorios...” *op. cit.*, p. 180. p. 184.

¹⁵⁸BASSO, Patrizia, “Le stazioni di sosta...” *op. cit.*, p. 36.

¹⁵⁹COLLEONI, Fabien, “Stations routières ...” *op. cit.*, p. 7.

¹⁶⁰BASSO, Patrizia, “Le stazioni di sosta...” *op. cit.*, p. 34.

¹⁶¹ZANINI, Enrico, “Qualche appunto...” *op. cit.* p. 72.

que conectaba el Danubio y *Filipopolis* de hasta 792 metros cuadrados¹⁶²; la segunda, incluye las estaciones semejantes a las *villae* rústicas que engloban las variantes del modelo anterior; y, la tercera, los complejos compuestos por varias infraestructuras independientes¹⁶³.



Figura 8. *Mansio* al pie de una vía romana. Fuente: Elaboración propia.

A pesar de no responder a un arquetipo determinado, existen algunos elementos que aparecen en la mayoría de las estaciones: en primer lugar, la presencia de al menos un patio interior porticado, que debe incluir una puerta para carros, suficiente espacio para el estacionamiento de *vehicula*¹⁶⁴ y abrevaderos para los animales¹⁶⁵. En segundo lugar, cocheras¹⁶⁶, así como establos para cobijar animales¹⁶⁷. En tercer lugar, graneros (*horrea*) para almacenar el alimento destinado a las personas y el forraje para los animales¹⁶⁸, hornos, donde elaborar

¹⁶²KLOB, Anne, “*Mansiones and cursus publicus...*”, *op. cit.*, p. 5.

¹⁶³ESPINOSA CRIADO, Natalia “Aspectos definitorios...” *op. cit.*, p. 179.

¹⁶⁴COLLEONI, Fabien, “Stations routières ...” *op. cit.*, p. 5.

¹⁶⁵ARASA, Ferran, “La *mansio Ildum* ...” *op. cit.*, p. 8.

¹⁶⁶ROLDÁN HERVÁS, José Manuel. “Augusto y la administración...” *op. cit.*, p. 67.

¹⁶⁷ZANINI, Enrico, “Qualche appunto...” *op. cit.* p. 72.

¹⁶⁸ROLDÁN HERVÁS, José Manuel. “Augusto y la administración...” *op. cit.*, p. 67.

comidas, y fuentes para el suministro de agua¹⁶⁹. En algunos lugares aparecen también sistemas de drenaje, como en *Tripontium*, una *mutatio* de mediados del siglo I d.C. ubicada en el centro de Inglaterra¹⁷⁰. En cuarto lugar, se constata en algunos lugares la presencia de una fragua para la reparación de los vehículos y el herrado de los caballos¹⁷¹. En quinto lugar, dada la función de hospedaje de las estaciones de servicio, dormitorios para los huéspedes, similares en algunos casos los *contubernia* de los campamentos militares y otras veces a los *cubicula* de las *domus*. Además, estancias para el personal del servicio, generalmente ubicadas en un segundo piso, y habitaciones principales para las figuras de mayor relevancia¹⁷². En sexto lugar, estancias destinadas a la administración del establecimiento o al área de la salud, como el médico o enfermería¹⁷³. También pueden aparecer espacios de culto o santuarios vinculados a alguna divinidad ligada a los caminos o los viajes, así como necrópolis o enterramientos individuales¹⁷⁴. En séptimo lugar, baños, balnearios o termas¹⁷⁵. Una de las molestias de viajar por las vías era el polvo, cuya ingesta podía causar enfermedades, tal y como se atestigua en las fuentes literarias. Por ello, las mansiones estaban provistas de baños donde los viajeros podían asearse después del trayecto¹⁷⁶. Plinio el Joven expone estas situaciones en una de sus cartas:

“Así, por ejemplo, mi lector, Encolpio, mi principal asistente en mis trabajos más serios y en mis distracciones, ha sufrido una fuerte irritación en la garganta a causa del polvo del camino y ha escupido sangre”¹⁷⁷.

Los enseres de las estaciones nos son conocidos principalmente a través de la arqueología, como vajillas o monedas, pero también la epigrafía aporta datos. Una inscripción de *Dion*, en la provincia de Macedonia, hace referencia al mobiliario de un establecimiento: colchones, almohadas, bancos, sillones, un triclinio de bronce, mesas, etc.¹⁷⁸.

¹⁶⁹COLLEONI, Fabien, “Stations routières ...” *op. cit.*, p. 7.

¹⁷⁰GLENDINNING, Irene, “*Tripontium*: a romano-british settlement in the british midlands”, *El Nuevo Miliario*, 5 (2008) p. 12.

¹⁷¹COLLEONI, Fabien, “Stations routières ...” *op. cit.*, p. 5.

¹⁷²ESPINOSA CRIADO, Natalia “Aspectos definitorios...” *op. cit.*, p. 179.

¹⁷³ARASA, Ferran, “*La mansio Ildum* ...” *op. cit.*, p. 8.

¹⁷⁴ESPINOSA CRIADO, Natalia “Aspectos definitorios...” *op. cit.*, p. 179.

¹⁷⁵COLLEONI, Fabien, “Stations routières ...” *op. cit.*, p. 5.

¹⁷⁶RODRÍGUEZ MORALES, Jesús, “Imagen y realidad...” *op. cit.*, p. 8.

¹⁷⁷Plinio el Joven. *Epist.*, 8, 1, 2. Traducción J. C. Martín (Plinio el Joven, *Epistolario*. Madrid. Cátedra. 2007).

¹⁷⁸AE 2000, 1295 (Dion, Macedonia): ...*Priscus praetorium cum tabernis duabus / et apparatus ea quae infra scripta est / lectis cubicularibus V culcitis V pulvinis V / subselis X cathedris II triclinio aerato culci/tis III emitulis III pulvi nis longis III foco ferreo / mensis XX grabattis XX emitulis XX haec omnia / colonis de sua pecunia faciendum curaverunt / idemque de dic(averunt)*

Ya hemos aludido en apartados anteriores a la financiación de estas estaciones. La mayor parte de ellas era sufragada por los emperadores, junto con los magistrados o legados de las provincias, y un porcentaje menor era costado a través de la iniciativa privada (evergetismo) de las élites locales¹⁷⁹. En el mantenimiento de la *vehiculatio* contribuía también la población cercana a las instalaciones, proporcionando los recursos y medios de transporte necesarios para los viajeros en misión oficial¹⁸⁰. Pero, ¿qué figuras formaban parte de la gestión diaria de las mercancías y personas que llegaban? Por un lado, encontramos personal relacionado con los medios de transporte, como los *stratores*, *stallieri* o *muliones*, esclavos del Estado encargados del cuidado de las bestias. También los *hippocomi*, que cuidaban los establos y acompañaban a los viajeros de una a otra, para poder traer después los vehículos de regreso a la originaria. Los *bastagarii*, gestionaban el equipaje de los emperadores y su séquito, con ayuda de los *catabolenses*, más humildes, encargados de las cosas más pesadas. En algunas estaciones había también *veterinari* (veterinarios), *carpentarii* o *vehiculorum opifices* (para la reparación de los vehículos) y *apparitores* (asistentes)¹⁸¹. En la dirección estaban los ya mencionados *mancipes*, pero también los *stationarii*. Estos últimos se documentan del siglo I/II d.C. al VII/VIII d.C., en distintas zonas del Imperio, especialmente en Egipto y Asia Menor. No aparecen, sin embargo, en provincias como Britania o Acaya. Entre sus funciones estaban la vigilancia del *cursus publicus*, el control y garantía de la circulación segura de bienes y personas, la recaudación de derechos de aduana, la imposición de sanciones económicas e impuestos, el traslado de prisioneros, la requisa de alimentos, ganado o alojamiento para los soldados, etc.¹⁸².

El interés de la administración por controlar y regular el funcionamiento de las estaciones de servicio fue creciendo con el tiempo. Un decreto emitido por Sextus Sotidius Strabo Libuscidianus, legado en la Galia, establecía la adquisición de un máximo de diez carros y mulas por los funcionarios de las estaciones¹⁸³, además de fijar el precio de los servicios y medios que la comunidad local estaba obligada a disponer¹⁸⁴. Sin duda, con este tipo de medidas se pretendía evitar prácticas fraudulentas e irregularidades. También tenían por objeto reforzar la eficacia del *cursus publicus*; de ahí la insistencia de los emperadores por

¹⁷⁹KLOB, Anne, “*Mansiones and cursus publicus...*”, *op. cit.*, p. 7.

¹⁸⁰*Ibidem.*, p. 4.

¹⁸¹CORSI, Cristina. *Le strutture di servizio del cursus publicus...**op. cit.*, pp. 9-10.

¹⁸²PETRACCIA, Maria Federica, “*Gli Stationarii*”, en BASSO, Patrizia y ZANINI, Enrico (eds.) *Statio Amoena. Sostare e vivere lungo le strade romane*, Oxford: Archaeopress, 2016 pp. 49-50.

¹⁸³SILLIÈRES, Pierre. “*La vehiculatio (ou cursus publicus) ...*” *op. cit.*, p. 129.

¹⁸⁴CORSI, Cristina. *Le strutture di servizio del cursus publicus...**op. cit.*, p. 7.

tejer una red de infraestructuras a lo largo de las vías fuese cual fuese su ubicación. En este sentido, desde el Estado se trató de incentivar a las poblaciones cercanas a las rutas de comunicación terrestre para el establecimiento de estaciones. Según revela una inscripción del año 202 d.C. Septimio Severo se hizo cargo de los suministros de las estaciones en algunas provincias, obligando a los nuevos colonos a mantener una posada allí a cambio de la exención de ciertos impuestos¹⁸⁵.

Una de las consecuencias de la localización de estaciones de servicio a lo largo de las vías o en sus cercanías es el hecho de que acabaron convirtiéndose en puntos de contacto entre los territorios que atravesaban y entre la microescala local y la macroescala estatal. Es tal la importancia de las estaciones de servicio en el ámbito rural que algunos autores las designan como “microciudades”. Una gran *mansio* podía cambiar el paisaje social y económico de un territorio, ofreciendo oportunidades en términos de servicio, como el cambio de pagos, la facilidad de conexión con la administración o como enclave comercial donde depositar el excedente productivo del territorio¹⁸⁶.

6. IRREGULARIDADES Y PRÁCTICAS FRAUDULENTAS

Las autoridades imperiales intentaron continuamente abordar el problema de los abusos e irregularidades en el sistema de transportes y comunicaciones oficial del Estado romano. Sin embargo, no lograron resolver estas dificultades que impedían el buen funcionamiento del mismo. Una de las razones fundamentales deriva de la decisión de atacar este obstáculo buscando soluciones particulares, caso por caso, y no abordar con medidas generales los problemas de un sistema que se deterioraba con el paso de los siglos¹⁸⁷.

La *vehiculatio/cursus publicus* necesitaba de un sistema de concesión del derecho para su uso que regulase en qué condiciones y quiénes podían emplear el servicio. La solución fue la emisión de un salvoconducto oficial que recibe generalmente el nombre de *diploma* o *evectio*, cuya posesión garantizaba los privilegios asociados al servicio independientemente de la importancia del individuo¹⁸⁸. No obstante, algunos autores afirman que los funcionarios de alto rango no necesitaban de este documento para acciones como requisar vehículos,

¹⁸⁵KLOB, Anne, “*Mansiones and cursus publicus...*”, *op. cit.*, p. 7.

¹⁸⁶ZANINI, Enrico, “Qualche appunto...” *op. cit.* pp. 74-76.

¹⁸⁷GENTRY, Russell, “The *vehiculatio* in Roman Imperial...” *op. cit.*, p. 2.

¹⁸⁸ESPINOSA CRIADO, Natalia “Aspectos definitorios...” *op. cit.*, p. 458.

basando su autoridad a la pertenencia a un grupo social, rango militar determinado o al desempeño de un cargo administrativo¹⁸⁹. Los salvoconductos también reciben en las fuentes el nombre de *litterae*¹⁹⁰ como un término más genérico, o *tractoriae*. Esta última expresión se usa especialmente en el caso del transporte pesado (*cursus clabularis*), frente a *evectio*, usado en las fuentes jurídicas para aludir al *cursus velox*¹⁹¹.

Otros documentos relacionados con la movilidad de los magistrados, pero no estrictamente con el uso del *cursus publicus* son: la *legatio libera* que los senadores debían obtener, ya desde la época republicana, si deseaban ausentarse de Roma por un tiempo determinado, ya fuera por un asunto oficial o privado; y el *commeatus*, otro permiso de ausencia oficial en posesión de algunos viajeros¹⁹². Para los trayectos marítimos es posible que se emplease además del *diploma* una *locatio-conductio*, un contrato que incluye una identificación del propietario de la nave, que como hemos visto era arrendado a particulares o compañías, además de la identificación de la nave, la carga y el precio por el traslado¹⁹³.

La potestad de conceder *evectioes* correspondía en primer lugar al emperador, y, en un segundo término a sus delegados: el prefecto del pretorio o el *magister officiorum*¹⁹⁴. Durante el Imperio el número de personas con esta competencia se fue reduciendo hasta la época de Trajano, emperador que se la reservó en exclusiva¹⁹⁵. Sin embargo, fue necesario delegar en las provincias la facultad de emitir los *diplomata*, de modo que los gobernadores recibían por adelantado una cierta cantidad, que se dejaban en blanco para que se pudieran designar de acorde a las necesidades, con la validez de un año¹⁹⁶. Los beneficiarios podían ser naturalmente todos los mensajeros que hemos comentado en los apartados anteriores, además de “los senadores y los provinciales convocados a la corte, los *legati gentilium*, los *duces*, los *tribuni militum* y *protectores domestici*, y los *agentes in rebus*”¹⁹⁷.

¹⁸⁹LEMCKE, Lukas, “Status identification on the road: requisitioning of travel resources by senators, equestrians, and centurions without *diplomata*. A note on the Sagalassus inscription (SEG XXVI 1392)”, *Gephyra*, 9 (2012) p. 129.

¹⁹⁰PIACENTE, Luigi, “Sulle strade del potere: uso e abuso del *cursus publicus*”, *Classica et Christiana*, 10 (2015) p. 295.

¹⁹¹BAENA SIERRA, Jose Antonio. *Las sanciones relativas al cursus publicus en el Código teodosiano*. Tesis doctoral. Belén Malavé Osuna (dir.) Málaga: Universidad de Málaga, 2016, p. 70.

¹⁹²LEMCKE, Lukas, “Status identification...”, *op. cit.*, pp. 135-136.

¹⁹³MATAIX FERRÁNDIZ, Emilia, “CIL IV 9591: Propuesta reconstructiva de una *locatio conductio* para el transporte de mercancías por mar”, en REVILLA CALVO, Víctor *et al* (coord.) *Ex Baetica Romam homenaje a José Remesal Rodríguez*, Barcelona: Universidad de Barcelona, 2020, p. 787. p. 790.

¹⁹⁴ESCUTIA ROMERO, Raquel. “Contribución al estudio del servicio...” *op. cit.*, p. 54.

¹⁹⁵ESPINOSA CRIADO, Natalia “Aspectos definitorios...” *op. cit.*, p. 458.

¹⁹⁶SILLIÈRES, Pierre. “La *vehiculatio* (ou *cursus publicus*) ...” *op. cit.*, p. 134.

¹⁹⁷ESCUTIA ROMERO, Raquel. “Contribución al estudio del servicio...” *op. cit.*, p. 54.

Según Klob, los *diplomata* eran documentos dobles, con dos copias del mismo texto, ya fuera por separado o incluidos en dos tablas atadas¹⁹⁸. Según las investigaciones de Di Paola, su tipología era muy variada, pero al menos cada uno contendría: el nombre del emperador o funcionario que lo había emitido y el del gobernador provincial encargado del control¹⁹⁹. La acreditación o certificación de la validez del diploma se realizaba a través de elementos como los sellos:

“Al principio utilizó una efigie para sellar los diplomas, las memorias y las cartas, luego la efigie de Alejandro Magno, y en los últimos años la suya, esculpida por Dioscúrides, con la cual continuaron sellando sus documentos también los emperadores siguientes”²⁰⁰.

Como refleja Suetonio en este texto, la práctica en la época de Augusto era colocar un sello con la imagen del emperador, lo cual fue continuado por sus sucesores²⁰¹. Fue tal el control y centralización del emperador que el propio Augusto había cambiado durante su gobernanza el sello oficial hasta tres veces²⁰².

Los *diplomata* incluían también los nombres de los funcionarios en misión, su *dignitas*, y el número de individuos de su séquito²⁰³. No podía faltar la fecha, indicando la hora del día o noche en que el documento había sido emitido²⁰⁴, así como los días de validez. Otro elemento consignado era el itinerario, incluyendo los lugares de parada, y, por último, los elementos que podían tener a su disposición, como el número de animales, sus accesorios, el tipo de *vehicula*, etc. En ocasiones se podía mencionar también el peso autorizado acorde al vehículo empleado. Cuando el viajero llegaba a una parada, la *evectio* era exhibida a los *iudices*, *curiosi*, *mancipes*²⁰⁵ o, en su caso, el *praeses provinciarum*²⁰⁶.

En las fuentes documentales se observa una continua preocupación por el buen funcionamiento de la *vehiculatio*, alterada por las abusivas cargas económicas sobre los provinciales, las irregularidades y eventualmente casos de corrupción. En el Bajo Imperio, Aurelio Víctor se refiere a la decadencia del sistema como una *pestis orbis Romani*²⁰⁷. Las

¹⁹⁸BAENA SIERRA, Jose Antonio. *Las sanciones relativas...* op. cit., p. 66.

¹⁹⁹ESCUTIA ROMERO, Raquel. “Contribución al estudio del servicio...” op. cit., p. 55.

²⁰⁰Suet., *Aug.*, 50. Traducción de R. M. Agudo (Suetonio, *La vida de los doce césares*, vol. I. Madrid: Editorial Gredos, 1992).

²⁰¹PIACENTE, Luigi, “Sulle strade...” op. cit., p. 296.

²⁰²SILLIÈRES, Pierre. “La *vehiculatio* (ou *cursus publicus*) ...” op. cit., p. 130.

²⁰³ESCUTIA ROMERO, Raquel. “Contribución al estudio del servicio...” op. cit., p. 55.

²⁰⁴SILLIÈRES, Pierre. “La *vehiculatio* (ou *cursus publicus*) ...” op. cit., p. 130.

²⁰⁵ESCUTIA ROMERO, Raquel. “Contribución al estudio del servicio...” op. cit., p. 55.

²⁰⁶PIACENTE, Luigi, “Sulle strade...” op. cit., p. 296.

²⁰⁷*Ibidem.*, p. 294.

fuentes jurídicas relativas a las sanciones impuestas durante el Alto Imperio son escasas, por lo que hemos de poner el foco en documentación tardía, como el Código Teodosiano, que incluye sesenta y seis artículos referentes al buen funcionamiento del *cursus publicus*.

Una de las principales irregularidades tenía que ver con la validez de los salvoconductos oficiales. Las *evectioes* caducaban en la fecha indicada en el propio documento. También podían quedar anuladas con el cambio del gobernador o el paso de una jurisdicción a otra, por lo que era necesario su renovación²⁰⁸. Las fuentes jurídicas revelan infracciones consistentes en la prolongación ilegal del plazo de una *evectio*²⁰⁹, así como el uso de diplomas falsificados u obsoletos, incluso con membretes de emperadores fallecidos²¹⁰. La resistencia o negación a mostrar el salvoconducto suponía la detención del individuo implicado. La venta de *diplomata* era duramente perseguida, recayendo el castigo tanto en el comprador como en el vendedor y los funcionarios encargados de la supervisión²¹¹.

Uno de los abusos que debió de ser más frecuente fue el empleo de salvoconductos para disfrutar de las ventajas del servicio con fines privados, o bien su cesión irregular a particulares, pues estos documentos eran nominales y no se podían transferir. Por ejemplo, Plinio el Joven, siendo gobernador de Bitinia, transgredió el buen uso del diploma cuando expidió uno a su esposa para un viaje que iba a realizar de Nicomedia a Roma²¹².

Otra práctica irregular sería la superación del límite de bienes materiales o privilegios. En las misiones públicas se prohibía incluir bienes privados²¹³, pero debió de ser común aprovechar el servicio para el envío de correspondencia personal²¹⁴. También se daba la apropiación ilícita de los medios, que repercutía negativamente en las ya de por sí onerosas cargas a las que debía hacer frente la población, ya que, por ejemplo, cada carruaje adicional suponía un mayor número de animales y su mantenimiento²¹⁵. Así mismo estaba prohibido rebasar los límites establecidos para la carga o la construcción de vehículos con unas medidas y peso superiores²¹⁶.

²⁰⁸ESCUTIA ROMERO, Raquel. "Contribución al estudio del servicio..." *op. cit.*, pp. 55-56.

²⁰⁹CROGIEZ PETREQUIN, Sylvie, *et. al.* "Les correspondances..." *op. cit.*, p. 160.

²¹⁰SILLIÈRES, Pierre. "La *vehiculatio* (ou *cursus publicus*) ..." *op. cit.*, p. 134.

²¹¹BAENA SIERRA, Jose Antonio. *Las sanciones relativas...* *op. cit.*, p. 210. p. 351.

²¹²SILLIÈRES, Pierre. "La *vehiculatio* (ou *cursus publicus*) ..." *op. cit.*, p. 134.

²¹³ESCUTIA ROMERO, Raquel. "Contribución al estudio del servicio..." *op. cit.*, p. 59.

²¹⁴CROGIEZ PETREQUIN, Sylvie, *et. al.* "Les correspondances..." *op. cit.*, p. 149.

²¹⁵BAENA SIERRA, Jose Antonio. *Las sanciones relativas...* *op. cit.*, pp. 84-85.

²¹⁶*Ibidem.*, p. 281.

Los funcionarios cometieron otro tipo de abusos, como forzar a la población de un municipio o colonia a ser alojado en la propia ciudad. En los Edictos de Adriano referentes a Tracia y Asia Menor se especifica que los viajeros en misión no podían alojarse en las posadas interiores, pues tenían a su disposición todo un entramado de estaciones viarias públicas²¹⁷. En Siria, en la época de Cómodo, el gobernador Julio Saturnino ordenó publicar una inscripción para alertar a quienes usaban la *vehiculatio* que debían alojarse en estaciones oficiales, en lugar de exigir alojamiento a los aldeanos²¹⁸. A todo ello se sumaba la extorsión y los sobornos de figuras como los *curiosi* que podían percibir por sus servicios de inspección²¹⁹. Estas prácticas también fueron llevadas a cabo por los *stationarii*, que aparecen en algunos documentos como “opresores, forajidos y asesinos de inocentes, solicitando dinero por sus servicios y extorsionando a ciudadanos indefensos”²²⁰.

También la población local a cargo de las estaciones de servicio abusaba del sistema. En ocasiones cobraba de más a los usuarios del *cursus publicus* y exigía cargos adicionales, por ejemplo, por el cambio de ruedas²²¹. Así mismo, la documentación revela sanciones relativas al hurto o expolio de cualquier medio adscrito a la *vehiculatio*²²².

Todas estas infracciones debilitaban el Estado y suponían un freno al buen funcionamiento del sistema. En algunos casos derivaban en una responsabilidad penal, siendo castigados con “*gravi supplicio*, pena de minas, pena capital, deportación, relegación a una isla”²²³, y en otras, con la pérdida del cargo, grado o traslado, así como multas o confiscaciones de los bienes implicados. Además, en algunas regiones la administración provincial animó a la población a denunciar los abusos ofreciendo recompensas a los informantes como atestigua un edicto del prefecto egipcio en la época de Claudio²²⁴.

CONCLUSIONES

El sistema de comunicaciones y transporte oficial del Estado romano fue algo más que un simple “servicio postal” o “de correos”. Surgió como un mecanismo de control, supervisión

²¹⁷KLOB, Anne, “*Mansiones and cursus publicus...*”, *op. cit.*, p. 5.

²¹⁸GENTRY, Russell, “The *vehiculatio* in Roman Imperial...” *op. cit.*, p. 12.

²¹⁹ESCUTIA ROMERO, Raquel. “Contribución al estudio del servicio...” *op. cit.*, p. 60.

²²⁰PETRACCIA, Maria Federica, “Gli...” *op. cit.*, p. 50.

²²¹KLOB, Anne, “*Mansiones and cursus publicus...*”, *op. cit.*, p. 5.

²²²BAENA SIERRA, Jose Antonio. *Las sanciones relativas...* *op. cit.*, p. 334.

²²³ESCUTIA ROMERO, Raquel. “Contribución al estudio del servicio...” *op. cit.*, p. 61.

²²⁴GENTRY, Russell, “The *vehiculatio* in Roman Imperial...” *op. cit.*, p. 9.

y gestión a raíz de la extensión de los territorios dominados por Roma. Desde Augusto se convirtió en un sistema capaz de comunicar la capital imperial con el resto de Italia y las provincias, llegando hasta los confines del imperio.

Aunque tiene precedentes en la República, la *vehiculatio/cursus publicus* debe considerarse una innovación eminentemente augustea, inserta dentro del marco de reformas y reorganización de las provincias obra del emperador Augusto. La gran novedad fue la instalación de una extensa red de infraestructuras y un entramado de funcionarios que permitiesen a un viajero oficial o mensajero realizar cualquier trayecto, con independencia de su extensión, sin necesidad de recurrir a relevos. El nuevo aparato tuvo por objetivo mejorar el control territorial y representar en las provincias el poder del emperador. En la práctica supuso un aumento de la velocidad a la que podían viajar los agentes del Estado, superior a la de los viajeros privados. De este modo el emperador se garantizaba el control de la información.

El sistema funcionó gracias a un extenso entramado de vías públicas, cuya construcción se había iniciado en tiempos de la República. Estas infraestructuras viarias necesitaban de un mantenimiento y reparaciones continuas. Aunque las carreteras respondían a condicionantes particulares, geográficos y topográficos, dando lugar a una cierta variabilidad constructiva, presentaban características y elementos comunes: trazado recto y horizontal, uso de materiales locales (piedras, arena, guijarros), sistemas de canalización del agua, arcenes o *margines*, miliarios, etc. Las vías se complementaban con una cadena de estaciones de servicio ubicadas por lo común al paso de las mismas, aunque no necesariamente, pues junto a las *mansiones*, *mutationes* y *stationes* hay que considerar algunas *villae*. Hablamos de infraestructuras de tipología y funciones diversas, pensadas para el alojamiento, aseo, parada, gestión administrativa, etc. Incluían espacios para los huéspedes como dormitorios, comedores, termas y baños; también establos, cocheras y talleres para la reparación de vehículos, así como graneros y almacenes para guardar alimentos y forraje.

Tal y como hemos tenido ocasión de comprobar a lo largo del trabajo, todo este sistema estatal de comunicaciones aparece reflejado en fuentes diversas: arqueológicas, epigráficas e iconográficas. Son especialmente interesantes los *itineraria*, caracterizados por una gran variedad de soportes y formatos. Estos documentos proporcionan una información muy útil cuando se estudia de forma interdisciplinar. En cuanto a los medios de transporte, la documentación literaria e iconográfica es inmensa, hasta el punto de que conocemos un

amplio repertorio de tipos de carros, usados para el transporte de mercancías y personas, con distintas características: *carpentum, cisium, rheda, carrus, birotus, carruca...*

La documentación analizada refleja que el usuario exclusivo del sistema era el propio Estado que lo había creado. Este se topó con desafíos a su autoridad y obstáculos en forma de irregularidades y prácticas fraudulentas. Numerosas fuentes jurídicas demuestran que durante todo el Imperio los emperadores trataron de corregir los malos usos del servicio. Aparentemente, el método utilizado no fue la reforma o la introducción de nuevos medios, sino la aplicación de castigos y sanciones.

Los emperadores, conscientes de las necesidades materiales que este gran sistema requería para su buen funcionamiento, financiaron una gran parte del mismo, pero dejaron otra en manos de los provinciales, bajo el pretexto de *munera publica*. Las tensiones generadas por la imposición de pagos abusivos, a los que la población no podía hacer frente, intentaron ser mitigadas, pero sin demasiado éxito.

La gestión del *cursus publicus* fue delegada por el emperador a numerosas figuras (*curator viarum, praefectus vehiculorum, mancipes, frumentarii, praepositus tabellariorum, praepositi cursus publicus...*) cuyas competencias en muchos casos se entrelazaban, lo que resultaba un impedimento más para el buen funcionamiento del mismo. Hay que tener en cuenta, además, el aumento del número de personas con el derecho a utilizar el sistema, especialmente por el aumento de cuadros administrativos a partir de Diocleciano²²⁵. La emisión de *diplomata* o *evectiones*, a modo de salvoconductos, fue un mecanismo utilizado para controlar el uso correcto del sistema, pero, como hemos tenido ocasión de explicar, este no fue infalible.

El foco que las fuentes jurídicas ponen en las infracciones no debe conducir a una visión negativa del funcionamiento del sistema. Más bien al contrario, la *vehiculatio* o *cursus publicus* satisfizo las necesidades más importantes, garantizando la rapidez y seguridad de las comunicaciones. Permitió un influjo continuo de información “tanto administrativa como judicial y militarmente, como eran las noticias de victorias o derrotas de una sociedad en continua guerra, muertes o aclamaciones de emperadores, transmisiones de despachos, documentos, leyes, órdenes”²²⁶. Así mismo, facilitó el transporte seguro del propio

²²⁵OLSZANIEC, Szymon “O stacjach, zaprzęgach i tajnych agentach. Uwagi na temat najnowszej monografii *cursus publicus*”, *Klio. Czasopismo poświęcone dziejom Polski i powszechnym*, 50/3 (2019) p. 153.

²²⁶ESCUTIA ROMERO, Raquel. “Contribución al estudio del servicio...” *op. cit.*, p. 62.

emperador, de los funcionarios de la administración y del ejército. Fue sin duda una pieza clave del funcionamiento político, económico y militar del Estado romano y uno de los pilares de su éxito a lo largo del Alto Imperio.

ÍNDICE DE FIGURAS

Fig.1. Sección y trazado de una vía romana con el uso de la <i>groma</i> . Fuente: elaboración propia	15
Fig. 2. Infografía explicativa del proceso constructivo de una vía romana y elementos intervinientes. Fuente: Isaac Moreno Gallo	17
Fig. 3. Tabula Peutingeriana. Facsímil de Konrad Miller (1887). Fuente: Dominio público	21
Fig. 4. Denario de Augusto. Ceca de Roma. 17-16 d.C. Fuente: RIC I, 360	23
Fig. 5. Sestercio de Trajano. Ceca de Roma. 112-115 d.C. Fuente: RIC II, 637	23
Fig. 6. <i>Cisium</i> junto a miliario. Tréveris (Alemania). Fuente: Isaac Moreno Gallo	25
Fig. 7. Reconstrucción de una <i>carruca</i> . Fuente: Römisch-Germanisches Museum	27
Fig. 8. <i>Mansio</i> al pie de una vía romana. Fuente: elaboración propia	33

ABREVIATURAS

AE *L'Année Épigraphique*, Paris, 1988 ss.

CIL *Corpus Inscriptionum Latinarum*, Berlin, 1863 ss.

RIC *The Roman Imperial Coinage*, London, 1923 ss.

BILBIOGRAFÍA

ADAM, Jean Pierre, *La construcción romana: materiales y técnicas*. Cristina Colinas trad., 2ª ed., León: Editorial de los Oficios, 2002.

ARASA, Ferran, “La *mansio Ildum* de la vía augusta (Vilanova d’Alcolea, Castellón)”, *El Nuevo Miliario*, 5 (2008) pp. 6-10.

BAENA SIERRA, Jose Antonio. *Las sanciones relativas al cursus publicus en el Código teodosiano*. Tesis doctoral. Belén Malavé Osuna (dir.) Málaga: Universidad de Málaga, 2016.

BASSO, Patrizia, “Le stazioni di sosta negli *itineraria* romani”, en BASSO, Patrizia y ZANINI, Enrico (eds.) *Statio Amoena. Sostare e vivere lungo le strade romane*, Oxford: Archaeopress, 2016 pp. 27-38.

BASSOLI, Carlotta *et. al*, “Una probabile *mansio* marittima in località *Columna* (Civitavecchia)”, en BASSO, Patrizia y ZANINI, Enrico (eds.) *Statio Amoena. Sostare e vivere lungo le strade romane*, Oxford: Archaeopress, 2016, pp. 197-205.

CARRERAS MONFORT, César, “Aprovisionamiento del soldado romano en campaña: la figura del *praefectus vehiculorum*”, *Habis*, 35 (2004) pp. 291-311.

CARRERAS, César y DE SOTO, Pau, “La movilidad en época romana en la Península Ibérica: Comparativa histórica de las infraestructuras de transporte”, *Habis*, 40 (2009) pp. 303-324.

COLLEONI, Fabien, “Stations routières en Gaule Romaine: architecture, équipements et fonctions”, *Gallia*, 73/1 (2016) pp. 3-9.

CORSI, Cristina. *Le strutture di servizio del cursus publicus in Italia: ricerche topografiche ed evidenze archeologiche*. Oxford: British Archaeological Reports, 2000.

CROGIEZ PETREQUIN, Sylvie, *et. al*. “Les correspondances: des documents pour l’histoire du *cursus publicus*?” en DELMAIRE, Roland, DESMULLIEZ, Janine y GATIER, Pierre Louis (coords.). *Correspondances. Documents pour l’histoire de l’Antiquité tardive. Actes du colloque international, Université Charles-de Gaulle-Lille 3, 20-22 novembre 2003*. Lyon: Maison de l’Orient et de la Méditerranée Jean Pouilloux, 2009. pp. 143-166.

ESCUTIA ROMERO, Raquel. “Contribución al estudio del servicio estatal de transportes en la administración romana”. *Revista Digital de Derecho Administrativo*, 17 (2017) pp. 39-68.

ESPINOSA, Urbano, “Recuerda, romano, regirás a los pueblos bajo tu mando” (VIRG. Eneida VI 850-853). Cohesión y gobierno del mundo” en BLÁZQUEZ MARTÍNEZ, José María y OZCÁRIZ GIL, Pablo (coords.). *La administración de las provincias en el Imperio Romano*. Madrid: DYKINSON SL, 2013. pp. 91-116.

ESPINOSA CRIADO, Natalia “Aspectos definitorios de las estaciones viarias en el nordeste peninsular”, *Saldvie*, 11-12 (2011-2012) pp. 175-189.

ESPINOSA CRIADO, Natalia. “Aproximación al funcionamiento de las comunicaciones y la circulación de la información en el Alto Imperio”. *Antesteria*, 1 (2012) pp. 453-462.

GARCÍA SÁNCHEZ, Jorge. *Viajes por el antiguo Imperio romano*. Madrid: Ediciones Nowtilus, 2016.

GENTRY, Russell, “The *vehiculatio* in Roman Imperial Regulation: particular solutions to a systematic problem”, *Madison Historical Review*, 12/6 (2015) pp. 1-14.

GIL MANTAS, Vasco, “Os miliários como fontes históricas e arqueológicas”, *Humanitas*, 64 (2012) pp. 139-169.

GLENDINNING, Irene, “*Tripontium*: a romano-british settlement in the british midlands”, *El Nuevo Miliario*, 5 (2008) p. 11-18.

HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, María, “Interpretación conceptual de la *mansio* romana a través de los estudios viarios. Las *stationes-mansiones* de la vía Latina en el territorio tusculano (Lacio-Italia)”, *El Nuevo Miliario*, 5 (2008) p. 22-29.

HERRMANN, Pierre, *Itinéraires des voies romaines de l'Antiquité au Moyen Age*. París: Editions Errance, 2007.

JORDÁN REYES, José Carlos, “Fiscalidad tributaria y post-tributaria en el Alto Imperio Romano”, *Espacio, Tiempo y Forma. Serie II. Historia Antigua*, 23 (2010) pp. 259-278.

KLOB, Anne, “*Mansiones and cursus publicus in the Roman Empire*”, en BASSO, Patrizia y ZANINI, Enrico (eds.) *Statio Amoena. Sostare e vivere lungo le strade romane*, Oxford: Archaeopress, 2016 pp. 3-8.

KOLB, Anne y A. SPEIDEL, Michael, “Roma imperial e China: comunicação e transmissão de informações”. *Heródoto*, 4/1 (2019) pp. 395-422.

LEMCKE, Lukas, “Status identification on the road: requisitioning of travel resources by senators, equestrians, and centurions without *diplomata*. A note on the Sagalassus inscription (SEG XXVI 1392)”, *Gephyra*, 9 (2012) pp. 128-142.

MATAIX FERRÁNDIZ, Emilia, “CIL IV 9591: Propuesta reconstructiva de una *locatio conductio* para el transporte de mercancías por mar”, en REVILLA CALVO, Víctor *et al* (coord.) *Ex Baetica Romam homenaje a José Remesal Rodríguez*, Barcelona: Universidad de Barcelona, 2020, pp. 787-820.

MILLAR, Fergus. “Trajan: Government by Correspondence” en COTTON, Hannah M. y ROGERS, Guy M. (eds.), *Rome, the Greek World, and the East: Government, society and culture in the Roman Empire*. vol. 2. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2004. pp. 23-46.

MOATTI, Claudia. “Translation, migration and communication in the Roman Empire: three aspects of movement in History”. *Classical Antiquity*, 25/1 (2006) pp. 109-140.

MORENO GALLO, Isaac, “Vías romanas. Estado de la cuestión y perspectivas de futuro”, *Itinera*, 2 (2022), pp. 181-218.

MORENO GALLO, Isaac, *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*. España: Monterreina SA. 2006.

OLSZANIEC, Szymon “O stacjach, zaprzęgach i tajnych agentach. Uwagi na temat najnowszej monografii *cursus publicus*”, *Klio. Czasopismo poświęcone dziejom Polski i powszechnym*, 50/3 (2019) pp. 149-166.

OZCÁRIZ GIL, Pablo. “Los viajes administrativos en el Imperio Romano” en MORERE MOLINERO, Nuria (coord). *Viajes en el Mediterráneo antiguo*. Madrid: Editorial Centro de Estudios Ramon Areces, 2009. pp. 107-122.

PASTOR MUÑOZ, Mauricio y PASTOR ANDRÉS, Héctor F. “Vehículos y medios de transporte en el mundo romano”, en BRAVO, Gonzalo y GONZÁLEZ SALINERO, Raúl (eds.) *Ver, viajar y hospedarse en el mundo romano, Actas del IX coloquio de la Asociación interdisciplinar de estudios romanos, Universidad Complutense de Madrid, 23-25 noviembre 2011*, Madrid: Signifer Libros, 2012, pp. 67-92.

PETRACCIA, Maria Federica, “Gli *Stationarii*”, en BASSO, Patrizia y ZANINI, Enrico (eds.) *Statio Amoena. Sostare e vivere lungo le strade romane*, Oxford: Archaeopress, 2016 pp. 49-52.

PIACENTE, Luigi, “Sulle strade del potere: uso e abuso del *cursus publicus*”, *Classica et Christiana*, 10 (2015) pp. 291-301.

PLINO EL JOVEN, *Epistolario (libros I-X). Panegírico del emperador Trajano*. José Carlos Martín. trad. Madrid: Catedra. 2007.

PLUTARCO, *Vidas Paralelas*. A. Ranz Romanillos. trad. Buenos Aires: Espasa-Calpe, 1951.

PONTE ARREBOLA, Vanessa, “Régimen jurídico de las vías romanas”, en *Las técnicas y las construcciones en la ingeniería romana, V Congreso de las Obras Públicas Romanas. Córdoba. 7-9 octubre 2010*. Madrid: Colegio Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, 2010, pp. 75-118.

PONTE ARREBOLA, Vanessa, “La búsqueda de la seguridad y el orden en las calles de Roma”, *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, 9 (2005) pp. 723-738.

PONTE ARREBOLA, Vanessa, “La financiación de las *viae publicae romanae*”, *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, 8 (2004), pp. 615-628.

RATHMANN, Michael, “The Tabula Peutingeriana and Antique Cartography”, en BIANCHETTI, Serena, CATAUDELLA, Michele y GEHRKE, Hans Joachim. (eds.) *Brill's Companion to Ancient Geography. The Inhabited World in Greek and Roman Tradition*. Leiden: Brill. 2015. pp. 335-362.

RODRÍGUEZ MORALES, Jesús, “Imagen y realidad de las calzadas romanas”, *El Nuevo Miliario: boletín sobre vías romanas, historia de los caminos y otros temas de geografía histórica*, 16 (2013), pp. 3-29.

RODRÍGUEZ NEILA, Juan Francisco, “Las *legationes* de las ciudades y su regulación en los estatutos municipales de Hispania”, *Gerión*, 28/1 (2010) pp. 223-273.

ROLDÁN HERVÁS, José Manuel. “Augusto y la administración provincial” en BLÁZQUEZ MARTÍNEZ, José María y OZCÁRIZ GIL, Pablo (coords.). *La administración de las provincias en el Imperio Romano*. Madrid: DYKINSON SL, 2013. pp. 49-74

SANCHO GÓMEZ, Miguel Pablo, “Especialistas en el ejército romano. La función militar de los *frumentarii* durante el Principado”, *Studia Histórica. Historia Antigua*, 39 (2021) pp. 309-335.

SILLIÈRES, Pierre. “La *vehiculatio* (ou *cursus publicus*) et les militaires viae. Le contrôle politique et administratif de l’Empire par Auguste”. *Studia Historica, Historia Antigua*, 32 (2014) pp. 123-141.

SUETONIO, *La vida de los doce césares*. Antonio Ramírez, intr.; Rosa M^a Agudo trad. Vol. I. Madrid: Editorial Gredos, 1992.

VEGA AVELAIRA, Tomás, “El ejército y las obras públicas en el Imperio Romano: el desarrollo de las comunicaciones terrestres”, *Actas del IV Congreso de las Obras Públicas en la Ciudad Romana. Lugo-Guitiriz. 6-8 noviembre de 2006*. Madrid: colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas. 2008. pp. 51-76.

VILLALOBOS MARTÍNEZ, Alejandro. “Migrar, viajar y servir en la antigüedad: la experiencia de Plinio el Joven en el siglo II d. de C”. *Revista de Historia*, 30 (2023) pp. 1-31.

ZANINI, Enrico, “Qualche appunto per un’archeologia contestuale delle stazioni di sosta nel mondo romano e tardoantico”, en BASSO, Patrizia y ZANINI, Enrico (eds.) *Statio Amoena. Sostare e vivere lungo le strade romane*, Oxford: Archaeopress, 2016, pp. 71-79.