

# La organización fiscal del litoral malacitano en época romana: una hipótesis a partir de sus infraestructuras portuarias y su evolución comercial

L'organització fiscal del litoral malagueny en època romana: una hipòtesi a partir de les infraestructures portuàries i l'evolució comercial

The fiscal organisation of the Málaga coastline in Roman times: a hypothesis based on its port infrastructures and commercial evolution

FRANCISCO MARFIL VÁZQUEZ

Universidad de Huelva. Facultad de Humanidades. Departamento de Historia, Geografía y Antropología

Avda. Tres de Marzo s/n, E-21071 Huelva

francisco.marfil@dhga.uhu.es

ORCID <https://orcid.org/0000-0002-1572-2490>

El crecimiento económico provocado por la inclusión del territorio en las redes comerciales de Roma se sustentó en un complejo sistema de enclaves orientados a la producción industrial. Las diferencias territoriales derivaron en un panorama singular que se configuró desde la dependencia y liderazgo de los grandes centros urbanos, a partir de los cuales, se desarrollaron unos núcleos menores cuya articulación respondió a la propia organización del comercio marítimo conformando áreas de influencia. Así, el análisis de estos yacimientos y sus infraestructuras portuarias permite suponer cómo se jerarquizó y estructuró no solo el comercio marítimo, sino el propio sistema fiscal provincial.

## **PALABRAS CLAVE**

*PORTUS, STATIO, PORTORIUM, CETARIAE, FIGLINAE*

El creixement econòmic provocat per la inclusió del territori en les xarxes comercials de Roma es va consolidar amb un complex sistema d'enclavaments orientats a la producció industrial. Les diferències territorials van derivar en un panorama singular que es va configurar des de la dependència i el lideratge dels grans centres urbans, a partir dels quals, es van desenvolupar uns nuclis més petits, l'articulació dels quals va respondre a la pròpia organització del comerç marítim conformant àrees d'influència. Així, l'anàlisi d'aquests jaciments i les seves infraestructures portuàries permet suposar com es va jerarquitzar i es va estructurar no sols el comerç marítim, sinó també el propi sistema fiscal provincial.

#### PARAULES CLAU

PORTUS, STATIO, PORTORIUM, CETARIAE, FIGLINAE

The economic growth caused by the inclusion of the territory in the commercial networks of Rome was sustained by a complex system of enclaves oriented towards industrial production. The territorial differences resulted in a unique panorama that was configured from the dependence and leadership of the large urban centres, from which smaller nuclei developed whose articulation responded to the very organisation of maritime trade, forming areas of influence. The analysis of these sites and their port infrastructures allows us to suppose how not only maritime trade, but also the provincial fiscal system itself, was hierarchised and structured.

#### KEYWORDS

PORTUS, STATIO, PORTORIUM, CETARIAE, FIGLINA

## 1. Administración y fiscalidad como criterios clave para la organización de la Bética romana

Desde las políticas de reordenación territorial que se llevaron a cabo en *Hispania* tras el establecimiento de la *Pax*, Roma sentó las bases para el desarrollo de una política fiscal que permitió aumentar los ingresos derivados de la explotación y comercialización de los recursos. En este sentido, todo el nuevo entramado administrativo provincial y conventual, donde se enmarcaron los procesos de fundaciones, reubicaciones y designación de capitales administrativas, tenía un claro objetivo, la optimización productiva del territorio y la obtención de un mayor rédito fiscal. Desafortunadamente, son muchas las incógnitas existentes en torno a cómo y dónde se gestionaba esa presión fiscal, especialmente en un territorio tan importante para las arcas públicas como las costas béticas.

Este sistema de explotación y gestión territorial implantado con la reforma cesariana y augustea, que supuso la constitución de la *Baetica*, reflejaba la acuciante necesidad económica de una metrópoli incapaz de hacer frente a una creciente maquinaria administrativa y burocrática (Chic, 1997: 20-33; Guzmán, 2015: 42-49). La división conventual permitió el desarrollo de unos procesos fundacionales orientados a la producción y la imposición de un sistema que unificaba los aspectos censales, catastrales y fiscales que supusieran un aumento en la recaudación para las arcas públicas (Wulff, 1996: 48). Este sistema contaba

con un diseño piramidal, con los núcleos privilegiados en la cúspide actuando como difusores de la romanización, y las ciudades estipendiarias en la base siendo las encargadas de soportar un mayor peso tributario (Cortijo, 1990-1991: 276-285; Chic, 2017: 849). Como no podía ser de otro modo, la imposición del sistema romano conllevaba un nuevo patrón de ocupación y explotación territorial, un modelo con un engranaje industrial exportador con la haliéutica, la sal y la alfarería como sectores preponderantes en las franjas costeras (Lagóstena y Cañizar, 2010; Sáez y Díaz, 2012: 260-261; Luaces y Sáez, 2020; Sáez *et al.* 2021: 772-774).

Para Roma, la costa suponía la base de su hegemonía, no en vano fue su disputa con Cartago por el dominio del Mediterráneo la que la erigió como la gran potencia de la Antigüedad. En este sentido, la *annona* podría señalarse como el corolario de la necesidad de contar con un sistema mercantil que mantuviera conectado todo el territorio dominado, controlado y gestionado, además, desde la propia administración. El modelo *annonario* se regía por la existencia de una ruta principal, encargada de conectar la *Urbs* con las provincias a través de los puertos principales, y una serie de rutas menores encargadas de conectar estos grandes nodos portuarios con el resto de la franja litoral mediante la redistribución efectuada por las empresas privadas. Como consecuencia, en torno a estos grandes puertos se desarrolló todo un sistema de núcleos encargados de la producción, apoyo logístico y redistribución definiéndose como puertos de respiro, fondeaderos, *stationes*, etc., y conectando las llamadas rutas de cabotaje con las de «Gran Cabotaje y Altura» como propone Cerezo Andreo en el contexto de *Carthago Nova* (fig. 1) (Parodi, 2001: 126-127; Cerezo, 2018: 148-149). Estos nodos secundarios se distribuían ocupando los espacios propicios para el atraque y resguardo de naves, como los abrigos naturales o abanicos aluviales, donde además se montaban instalaciones dedicadas a la explotación de los recursos marítimos (García *et al.*, 2005: 8-10). De este modo, desde los núcleos principales, se ramificaban los enclaves dedicados a la producción y conexión del territorio, no solo costero, sino también con el interior mediante los canales y deltas fluviales, conformando una estructura que mantenía cohesionados el interior y la costa (Nieto, 1997; Arnaud, 2005; Cerezo, 2018: 149).

La terminología latina hace una distinción a la hora de denominar los enclaves donde realizar las paradas o atraques de naves durante el recorrido de las rutas. Por un lado, define *portus* como el enclave marítimo o fluvial dotado de infraestructuras capaces de soportar un elevado volumen comercial y acoger a las naves durante el *mare claussum*. Por otra parte, se usa el término *statio* como un lugar de recalada o parada técnica (Rougé, 1966: 197). Si bien estos términos se definen a partir de su aparición en las fuentes literarias (Vitrubio, V, XII, 55, 56; *Dig.* XLIII, 12, 1, 13; L, 16, 59; *Etymol., Orig.*, XIV, 8, 39-40), no todas se refieren a su diferencia en cuanto a dotación de infraestructuras. De este modo, Ulpiano señala que la distinción entre ambas es solo referente a su categoría como puerto (*Dig.* L, 16, 59); y ya en época tardía, Servio las clasifica por el período que las naves permanecían en él, señalando *portus* como el lugar de hibernación (*Ab Aeneidam* II, 23). En consecuencia, y como han apuntado anteriormente otros estudios (Cara y Cara, 1989:

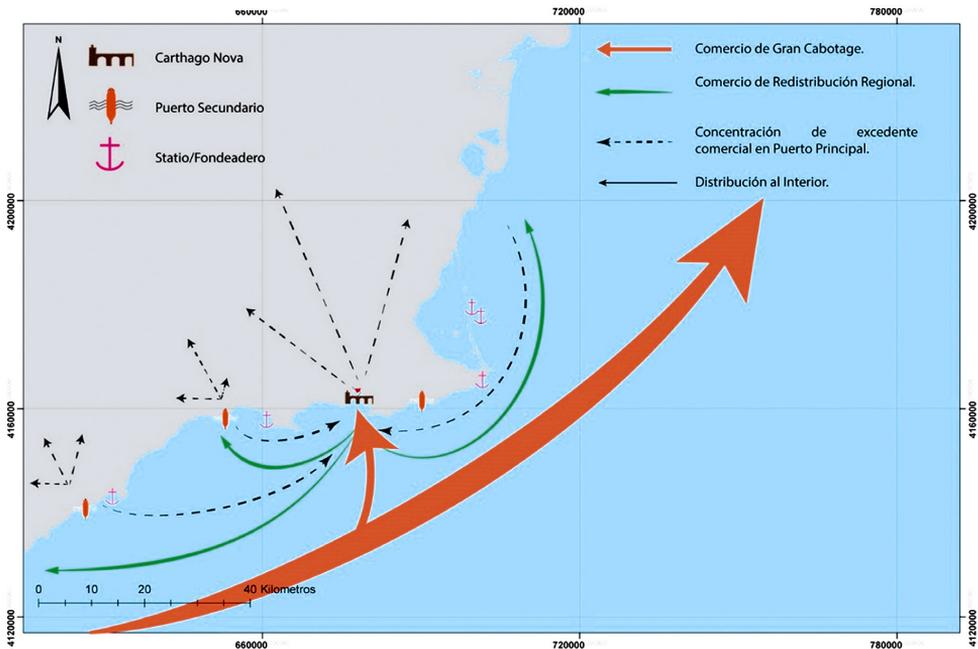


Figura 1. Modelo propuesto de tráfico mercantil marítimo en el área de *Carthago Nova* modificado por las dinámicas impuestas por la *annona* (todas las gráficas deben entenderse en un doble sentido, tanto de ida como de vuelta) (Cerezo, 2018: 157).

8-19; Espinosa y Castillo, 1996: 56-ss.; Bermejo *et al.*, 2023: 225-226), se trata de términos flexibles para distinguir los enclaves principales de las grandes rutas, dotados de una potente infraestructura portuaria —astilleros, estructuras de atraque, *horrea*, funcionarios y edificios aduaneros, *phari/lanternae*, puntos de aguada, etc.—, del resto de puertos que jalonaban la costa, conformando estos un cuerpo extenso y heterogéneo. Por tanto, se debe entender el concepto *puerto* más como una estructura socioeconómica, un punto de control que cuenta con un área de influencia más allá de su ingeniería portuaria (Espinosa y Castillo, 1996: 58).

A la problemática terminológica se añade la dimensión citada anteriormente, acerca del modo en que Roma ejercía el control administrativo y fiscal, ya que los términos no aluden a ninguna categoría jurídica. El *portorium* representaba el mayor porcentaje impositivo dentro del *ius fiscale*, siendo a su vez el de mayor amplitud y eficacia (Fernández, 1995; Del Castillo, 2016). Se amparaba en el derecho aduanero y su ejecución se producía desde época monárquica, haciendo una referencia explícita al *portus* y al pago de impuesto en función de la mercancía, independientemente de que se transportase por vía terrestre o marítima, funcionando a modo de pago entre fronteras o entrada al puerto. Su complejidad radica en que parece que estuvo compuesto por tres tipos, la aduana, los arbitrios y los

peajes (Cagnat, 1882: 2; De Lat, 1975: 16-17). El primero se abonaba al Estado durante el proceso de importación/exportación en el traspaso de fronteras, el segundo se establecía como el pago por introducir mercaderías por las puertas de una ciudad, y el tercero lo pagaban los viajeros en los cruces de caminos y ríos; aunque parece que Roma no llevó a cabo esta distinción tipológica dentro del *portorium* más allá del marítimo y terrestre. Solamente el grano y el avituallamiento militar quedaban exentos de su aplicación (Finley, 1982: 229), reflejando claramente la necesidad recaudatoria de las arcas romanas. Además de este impuesto, se incluían los derechos *ad valorem* —del 2,5 % en época imperial— así como otros derechos específicos a los que Roma recurrió de manera periódica para estabilizar las arcas públicas (Sainz de Bujanda, 1963: 156-157; Fernández, 1995: 169-170).

En lo que respecta a la recaudación efectiva de dichos impuestos, durante época republicana se arrendaban a un titular o, al igual que ocurría en sectores como el minero, sociedades de publicanos —*alicuius negotiationis*— (Bastid y Demumieux, 1976: 5). Aunque esta práctica se extendió hasta época imperial, Augusto creó un cuerpo funcional formado por *equites* y libertos, los procuradores imperiales (Rostovtzeff, 1937: 147; Nicolet, 1979: 71; Fernández, 1995: 660). En la práctica, cuando una nave llegaba a puerto, se hacía la declaración de la carga y su consecuente comprobación por parte de los agentes. Tras esto, se abonaba el *portorium* teniendo en cuenta las posibles exenciones de carga o personales de los *navicularii*. Este abono contemplaba asimismo los gravámenes adicionales y accesorios fiscales como peajes o portazgos y los impuestos locales/comunales como arbitrios, tasas y otros cánones (Basaldúa, 1988; Del Castillo, 2016: 62-69).

## 2. La costa malacitana como punto de partida: certidumbres e incógnitas

Una vez definidas las líneas generales sobre la estructura del sistema de poblamiento y de qué manera se ejercía la presión fiscal sobre el territorio dominado, aplicaremos estas fórmulas a la realidad arqueológica constatada en uno de los contextos productivos y comerciales más determinantes para Roma, las costas béticas del mar de Alborán.

Como ya se ha comentado, con el establecimiento del dominio efectivo romano y la ejecución de las políticas territoriales, la *Baetica* vivió una etapa de crecimiento exponencial basada en la optimización productiva del interior y la potenciación de sus sectores tradicionales como los *metalla* del suroeste (Pérez, 2002) y las conexiones mercantiles de gadiritas y malacitanos con el norte de África (Chic, 2008: 330-331; Corrales, 2008; Bernal y Corrales, 2016: 323-324). Este crecimiento se tradujo en una multiplicación de asentamientos distribuidos por la totalidad de la costa, alcanzando un volumen sin precedentes y presentando características tipológicas y cronológicas similares como se desarrollará más adelante (fig. 2).

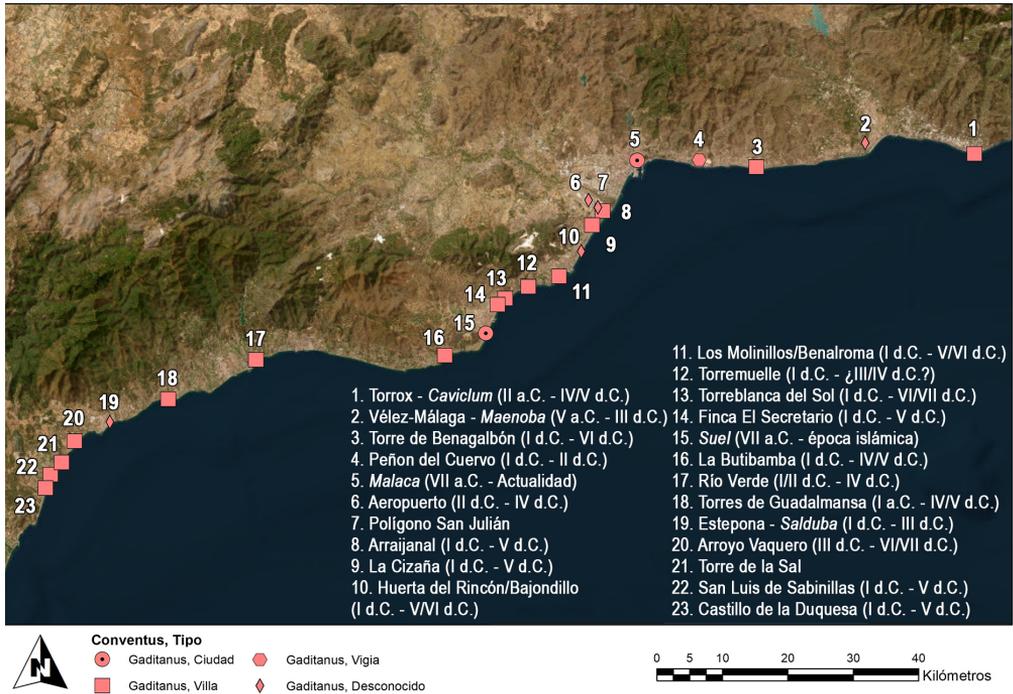


Figura 2. Ubicación y cronología de los asentamientos romanos de la costa malacitana.

Como puede observarse (fig. 2), esta amplia franja costera, que marcaba la entrada al estrecho de Gibraltar, destaca especialmente por una particularidad, los estudios realizados en los distintos yacimientos señalan la *villae* como el tipo de asentamiento y explotación hegemónico del territorio (Rodríguez-Oliva y Beltrán, 2008; Beltrán y Rodríguez-Oliva, 2016a). De este modo, solamente *Suel* y *Malaca* aparecen claramente definidos en la bibliografía como núcleos urbanos destacados en todo el litoral malacitano.

A pesar de la aparente uniformidad, al igual que ocurría con respecto a la terminología empleada para clasificar los puertos, en lo relativo a los asentamientos que ocuparon el litoral se evidencia una problemática semejante. El primer obstáculo radica en la parquedad de la información que se tienen de ciertos enclaves, estando algunos de ellos identificados mediante datos parciales o indirectos. Este hecho impide determinar, no solo ante qué tipo de asentamiento nos encontramos, sino también definir si contó con algún tipo de unidad productiva —*figlinae*, *cetariae*, *salinae* o *vivaria*—. Asimismo, el análisis de los distintos niveles de poblamiento resulta complejo —urbano, suburbano, rural/litoral—, ya que, además de afectar a su propia definición terminológica —ciudad, *vicus*, *villa*—, dificulta la interpretación de las relaciones jerárquicas administrativas y

fiscales entre estos (García y Bernal, 2009: 160-162). Esta problemática aparece especialmente reflejada en yacimientos como las posibles ciudades de *Maenoba* (Vélez-Málaga) (Sarmentero, 2013), *Salduba* (Estepona) (Corrales y Mora, 2001) o *Caviculum* (Torrox), situada hipotéticamente cerca de la *villa* del Faro de Torrox (Rodríguez-Oliva, 1977; 2016). Unos enclaves cuyas evidencias resultan, por el momento, insuficientes para asegurar su condición de ciudad, o en el caso de *Caviculum*, de *mansio*, como cita el Itinerario antoniniano (405, 4) (fig. 2).

Finalmente, la existencia de instalaciones productoras en contextos portuarios supone la confluencia de varios sectores conectados entre sí como son el extractivo, el productor/artesanal y el comercializador, cada uno de ellos con sus propias relaciones de dependencia entre los agentes implicados o dueños de las propiedades donde se localizan *societates*, colonato, *collegia*, *dominus*, esclavitud, manumisión, representación, alquiler, etc. (Bernal y García, 2014: 308).

Así pues, para un territorio de importancia económica y política capital como fue la costa malacitana, contamos con información relativa al modelo administrativo-territorial, fiscal y sobre los enclaves que estuvieron activos durante las distintas etapas de la ocupación romana, pero permanecen ciertas incógnitas sobre la naturaleza y características de muchos de estos asentamientos portuarios. Entre estas preguntas destacan especialmente cómo se organizaban territorial, administrativa y fiscalmente, en cuáles se llevaban a cabo el cobro de impuestos, quién y cómo recaudaba los impuestos del resto de núcleos poblacionales y cómo afectó a la infraestructura portuaria la creación de la *annona*. Si bien el nivel de información del conjunto de los asentamientos resulta dispar, se cuenta con datos suficientes para plantear una posible división de esta franja litoral en áreas o distritos portuarios en relación con sus instalaciones y diacronía. Unas unidades administrativas que debieron contar con un núcleo urbano a la cabeza desde el cual se gestionarían amplias zonas, englobando en su área de influencia la comentada ramificación de puertos secundarios y auxiliares que permitirían la conexión total del territorio.

### 3. Metodología de estudio

Partiendo desde la cautela que impone el estado actual de las investigaciones en cada uno de los asentamientos, se desarrollarán, a continuación, los análisis a nivel micro y mesoterritorial con el objetivo de plantear una hipótesis acorde al modelo teórico de jerarquización territorial, administrativa y fiscal que debió implantarse en la costa malacitana y su evolución desde la tardorrepública hasta momentos bajoimperiales (siglos II a. C. - IV/V d. C.).

Para la definición del marco de análisis se ha seguido la actual demarcación provincial, siendo conscientes de su pertenencia al *conventus Gaditanus* debido a dos motivos. El primero, la existencia de estudios previos que facilitan la comprensión del territorio.

Y segundo, la identificación de un patrón poblacional diferencial con respecto a la actual área gaditana, donde la dualidad ciudad-*vicus* parece definir el modelo de ocupación y explotación territorial contrastando con el modelo villiático malacitano. De este modo, la ausencia de posibles *villae*, más allá del Castillo de la Duquesa, parece marcar un límite más o menos claro, siendo el siguiente yacimiento el de Guadalquítón-Borondo (Gómez *et al.*, 2003), de naturaleza desconocida, y, seguidamente, las ciudades de la Bahía de Algeciras y sus respectivos *vici*.

Para efectuar este estudio se ha procedido a la georreferenciación y digitalización de las estructuras constatadas por las intervenciones arqueológicas, así como la indicación de áreas funcionales según las hipótesis de los respectivos investigadores, en un sistema de información geográfica (SIG). Estos datos vectoriales se han vinculado con la información arqueológica obtenida en cada uno de estos espacios, de modo que ha permitido efectuar los análisis micro y mesoterritoriales tanto de las funcionalidades y aspectos técnicos, como de los evolutivos en la horquilla cronológica establecida. Asimismo, se han incluido los *shapes* donde se refleja la orografía, la ubicación y caudal actual de los ríos<sup>1</sup> y la dirección de las principales corrientes marinas y masas de agua<sup>2</sup> (fig. 3). De este modo, a los datos de carácter arqueológico e histórico, se le añaden los condicionantes físicos del territorio, siendo estos determinantes para la ubicación de áreas de fondeo, zonas de respiro y su influencia en la articulación de las conexiones marítimas tal y como se ha advertido anteriormente.

Este volumen de datos ha sido analizado por yacimiento de manera individualizada y, tras este primer nivel, se ha abarcado todo el marco territorial definido. De esta manera, la comparativa entre las instalaciones portuarias y productoras de cada enclave, su cronología y su situación en el contexto litoral ha permitido definir un esquema sobre cómo debió articularse la jerarquizada red comercial y el propio sistema fiscal encargado de su control y recaudación.

En este estudio se ha mantenido al margen uno de los principales aspectos que definen el paisaje marítimo (Westerdahl, 1992) como son las embarcaciones debido a una razón principal, la falta de datos. A pesar de que estos indicios son determinantes para obtener una visión de cómo se estructuraban las redes comerciales al señalar qué naves y cargamentos arribaban, no es una información con la que se cuente en la amplia mayoría de enclaves, ya sea por la ausencia de pecios o la escasez de estudios paleotopográficos que definan la costa en época antigua. Por tanto, si ya la ausencia de infraestructuras portuarias terrestres ha supuesto una complicación a la hora de determinar la categoría e importancia de un puerto, así como la propia ubicación de las áreas de fondeo, la desigual información en lo que respecta a los navíos que pudieron recalar en estas según los pecios o el calado del contexto portuario en época romana necesitaría de un estudio específico que sobrepasa los objetivos de nuestros análisis.

1. [https://services3.arcgis.com/FrTO2wFz5ckEyZcp/arcgis/rest/services/rios\\_espania\\_completo/FeatureServer](https://services3.arcgis.com/FrTO2wFz5ckEyZcp/arcgis/rest/services/rios_espania_completo/FeatureServer)  
2. [http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/mapwms/REDIAM\\_corrientes\\_marinas\\_y\\_masas\\_agua\\_2003](http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/mapwms/REDIAM_corrientes_marinas_y_masas_agua_2003)

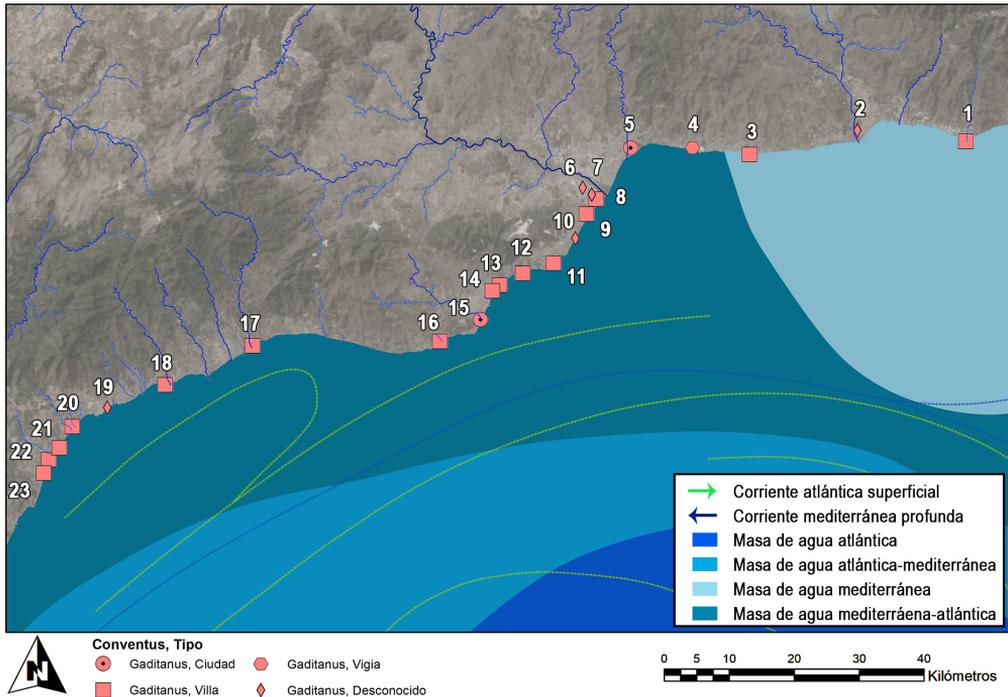


Figura 3. Visión diacrónica de los yacimientos costeros malacitanos en época romana con indicación de los principales cauces fluviales, corrientes y masas marinas actuales.

#### 4. Análisis del poblamiento e infraestructuras portuarias de la costa malacitana romana

En primer lugar, de los más de veinte yacimientos que jalonan la franja litoral estudiada, no todos cuentan con estructuras identificables o con una planimetría clara que haya permitido su digitalización. Por consiguiente, son las evidencias materiales acompañadas de las fuentes literarias, numismáticas o epigráficas, así como los propios estudios topográficos, las que han permitido definir las cronologías y la supuesta importancia que debió tener cada uno de estos enclaves. Así pues, para facilitar la lectura y comprensión de la situación general del poblamiento costero malacitano que se expondrá en este apartado, se ha condensado esta información en la siguiente tabla (fig. 4).

Como no puede ser de otro modo, la condición de puerto principal de *Malaca* y *Suel* queda fuera de toda duda (fig. 5). Las sucesivas investigaciones desarrolladas en el casco urbano de la actual capital permiten definirla como un núcleo de especial significación política, administrativa y económica. Causa de ello son sus múltiples instalaciones productoras, diseminadas por casi toda su área *intra moenia*, además de señalarse como el puerto de

Nombre	II a. C.	I a. C.	I d. C.	II d. C.	III d. C.	IV d. C.	V d. C.
1. Torrox - ¿Caviclum?							
2. Vélez-Málaga - ¿Maenoba?							
3. Torre de Benagalbón							
4. Peñón del Cuervo							
5. Malaca							
6. Aeropuerto							
7. Polígono San Julián							
8. Arrajanal							
9. La Cizaña							
10. Huerta del Rincón/Bajondillo							
11. Los Molinillos/Benalroma							
12. Torremuelle							
13. Torreblanca del Sol							
14. Finca El Secretario							
15. Suel							
16. La Butibamba							
17. Río Verde							
18. Torres de Guadalmanza							
19. Estepona - ¿Salduba?							
20. Arroyo Vaquero							
21. Torre de la Sal							
22. San Luis de Sabinillas							
23. Castillo de la Duquesa							

Figura 4. Cronologías de los enclaves portuarios romanos malacitanos.

salida de las producciones oleícolas del interior y, como consecuencia, como posible puerto annonario (fig. 5A) (Chic, 2001; Corrales y Corrales, 2012; Mayorga *et al.*, 2005; Mateo, 2016). Asimismo, las intervenciones arqueológicas han definido la paleotopografía de la ciudad, constatando una amplia desembocadura del Guadalmedina que permitía el fondeo de naves en el ángulo suroeste desde época fenicia hasta bajoimperial como han indicado los materiales constatados en la zona (Florido *et al.*, 2012; García Alfonso, 2017). Por último, a las instalaciones haliéuticas, alfareras y fondeadero, se le añade la posible existencia de un frente portuario monumentalizado que se extendería desde los pies de Gibralfaro hacia el oeste, conformando un paisaje público acorde al *status* de la ciudad (fig. 5A) (Corrales y Corrales, 2012: 367; García Alfonso, 2017: 346; Mayorga *et al.*, 2005: 162).

Por su parte, aunque son pocas las estructuras que, por el momento, se han excavado, son varias las instalaciones haliéuticas constatadas en el límite oriental del yacimiento. Un *Municipium Suelitanum* (CIL II, 1944) que se ubicó sobre la colina de la margen derecha del río Fuengirola, otorgándole una posición privilegiada para el control de la bahía homónima



**Figura 5.** A: Estructuras portuarias y haliéuticas romanas sobre modelo MDT (a partir de Corrales y Corrales, 2012) y reconstrucción de la paleodesembocadura del Guadalmedina (a partir de García, 2017: 373). B: Ubicación de *Suel* sobre mapa de elevaciones. <[http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/mapwms/REDIAM\\_mapa\\_pendientes](http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/mapwms/REDIAM_mapa_pendientes)>

y que sirvió como posible emplazamiento de un taller especializado en el trabajo del mármol de la sierra de Mijas, uno de los principales talleres béticos altoimperiales (Corrales, 2001; 2016a; Beltrán y Loza, 2003: 56; Martín *et al.*, 2018) (fig. 5B).

Una vez señalados ambos núcleos como los principales del litoral malacitano, el resto de la franja costera se define como una sucesión de enclaves menores, aunque relativa-

mente uniformes. A simple vista, se observa una aparente homogeneidad cronológica y tipológica (figs. 2-4), con la *villa* como tipo de asentamiento dominante —15 de 23 asentamientos— y la amplia mayoría activas entre las etapas alto y bajo imperial. A pesar de esto, el examen individual de los datos permite establecer distinciones entre ellos.

Además de *Malaca* y *Suel*, existen otros enclaves cuya prolongada ocupación los erigen como puntos importantes para el control del territorio, el Cerro del Mar (Vélez-Málaga) y la *villa* de Torrox (fig. 4). El primero de ellos es un promontorio en la margen izquierda del río Vélez, frente al asentamiento fenicio de Toscanos, y presenta una ocupación que abarca del siglo V a. C. al siglo III d. C. A pesar de no contar con planimetría, el cambio en las estructuras y en el material anfórico en el siglo II a. C. apunta a una integración en la órbita romana, añadiéndose un nuevo espacio industrial suburbano que alcanzaría al propio enclave de Toscanos (Arteaga, 1985a, 1985b; Serrano, 2004: 187; Corrales, 2016b). El numerario recuperado advierte su estrecha relación con la ceca de *Malaka* —44 ejemplares— así como con otras cecas hispanas —27, especialmente *Obulco* y *Castulo*— e incluso de otros territorios extrapeninsulares —39—, todas acotadas entre los siglos III a. C. y II d. C. (Sarmentero, 2013).

Por su parte, en la llamada Punta de Torrox se edificó una *villa* con una prolongada trayectoria (siglos II a. C. - IV/V d. C.) que desempeñaría un importante papel comercial a lo largo de los primeros siglos después de Cristo y tuvo un repunte destacado en momentos tardoantiguos. Aunque no cuenta con una total confirmación por parte de los especialistas, cada vez son más las teorías a favor de su vinculación con la *mansio Calliclum/Caviclum* del itinerario antoniniano (405, 4) (Rodríguez-Oliva y Beltrán, 2016a: 642-643). La *villa* se presenta notablemente dotada de instalaciones productoras tanto alfareras como salazoneras, además de contar con un *balneum* al norte y una *pars urbana* con atrio y peristilo lujosamente decorados con mosaicos y grupos estatuarios en mármol (fig. 6) (Rodríguez-Oliva y Beltrán, 2016a). Sobre su condición, se plantea la posibilidad de una *villa* de planta diseminada que podría estar inserta en un asentamiento de mayor entidad, quizás un *vicus*, *pagus* o una *statio* dependiente de *Malaca*, entendiendo esta última como sinónimo de *fondeadero* o lugar de cobro del impuesto portuario, un fondeadero que, a pesar de no haberse constatado, debió existir debido a sus condiciones geográficas (Lagóstena, 2001: 265 y 270; Corrales, 2016c).

Una vez sobrepasada esta etapa inicial o tardorrepublicana donde los poblamientos previos se adaptan al dominio de Roma, se advierte el verdadero impacto de la pacificación y control del Mediterráneo por parte de la *Urbs*. Por consiguiente, presenciamos la fundación del resto de enclaves, salvo los casos de la *villa* de Arroyo Vaquero (Garrido y Cisneros, 1990; Corzo, 2009; Corrales, 2016d) y la *figlina* y necrópolis junto al actual aeropuerto (Díaz *et al.*, 2010) que trataremos más adelante. Fuera de este estudio en detalle quedarían las supuestas instalaciones alfareras y salazoneras sin documentar arqueológicamente que se extendieron por el actual polígono de San Julián, en la margen derecha del Guadalhorce y al norte de la *villa* de Arraijanal (Corrales, 2016e); y la supuesta *villa* de Torre de la Sal o Salto de la Mora (Casares), dotada de un taller haliéutico sobre un promontorio con

**Yacimiento:** Torrox-Caviclum  
**Ubicación:** Torrox costa, Málaga

**Conventus, tipología:** Gaditanus, villa  
**Cronología:** II a.C. - IV/V d.C.



**Figura 6.** Instalaciones y espacios funcionales de la villa de Torrox (a partir de Rodríguez-Oliva y Beltrán, 2016a).

evidencias que alcanzan cronologías púnicas pero con material descontextualizado que impide precisar sus fases (Corrales, 2016f).

De entre las nuevas fundaciones destaca por su singularidad el yacimiento del Peñón del Cuervo, ubicado sobre una meseta con signos de ocupación desde época púnica hasta medieval-moderna, pero con materiales recuperados en contexto secundario. Sus investigadores parecen apuntar hacia su uso como lugar de control o vigilancia más que como un poblamiento al uso que estuviera orientado a la explotación de los recursos naturales (Ramos *et al.*, 1995).

Al margen de los casos citados, entre época augustea y mediados de la primera centuria, se reflejan las consecuencias del exponencial crecimiento económico de estos momentos. Para el caso concreto de la costa malacitana, la villa despunta como la principal unidad de explotación de los recursos. En este grupo, las investigaciones encuadrarán los casos de Torre de Benagalbón (Salado, 2005; Salado y Pérez, 2016), Arraijanal

(Fernández *et al.*, 2005, Corrales, 2016g) La Cizaña (Soto *et al.*, 2004; Corrales, 2016h), Los Molinillos/Benalroma (Pineda de las Infantas, 2007; Rodríguez-Oliva y Beltrán, 2016b, 2016c), Torremuelle (Pineda de las Infantas, 2007; Rodríguez-Oliva y Beltrán, 2016d), Torreblanca del Sol (Puertas, 1986-1987; Rodríguez-Oliva y Beltrán, 2016e), Finca el Secretario (García y Villaseca, 2016), La Butibamba (Rodríguez-Oliva y Beltrán, 2016f), Río Verde (Rodríguez-Oliva y Beltrán, 2016g), Torres de Guadalmansa (Arancibia, 2004; Beltrán y Rodríguez-Oliva, 2016b), San Luis de Sabinillas y el Castillo de la Duquesa (Posac y Rodríguez-Oliva, 1979; Beltrán y Rodríguez-Oliva, 2016c, 2016d).

La práctica totalidad de estos enclaves siguen un mismo patrón o modelo, una gran *pars urbana* ubicada cerca de la costa, con *cetaria* y, regularmente, una *figlina*, una zona de necrópolis e incluso algunas con un *balneum* o edificio termal. Como ejemplo preponderante encontramos la ya comentada *villa* del Faro de Torrox, Torre de Benagalbón (Rincón de la Victoria) (fig. 7A), Finca El Secretario (Fuengirola) (fig. 7B) o el Castillo de la Duquesa (Manilva) (fig. 7C). A pesar de que a nivel general se cuenta con datos de las distintas áreas funcionales, en algunos enclaves solo se han podido constatar algunas de ellas. Así pues, en Torremuelle (Benalmádena) únicamente se han constatado las instalaciones salazonerías y en La Butibamba (Mijas), Río Verde (Marbella) y San Luis de Sabinillas (Manilva), solamente se ha identificado la *pars urbana*, aunque se cuenta con indicios que apuntan a la existencia de instalaciones productoras en el entorno inmediato.

Además, el estado actual de la investigación en otros yacimientos impide definir una clara organización del conjunto. Por un lado, la falta de constatación de la *pars urbana* en Huerta del Rincón/Bajondillo (Torremolinos) pone en duda su tipología villiática (Rodríguez-Oliva y Beltrán, 2008: 234), aunque parece encajar en el arquetipo que se desarrolla en este contexto. Por otro lado, en los casos de Los Molinillos/Benalroma (Benalmádena) (fig. 8A) y Torres de Guadalmansa (Estepona) (fig. 8B), las distintas áreas funcionales aparecen separadas varios cientos de metros, dificultando su lectura e interpretación como conjunto unitario. A pesar de esto, algunas investigaciones apuestan por *villae* de poblamiento disperso, ya que las instalaciones identificadas, aunque distantes, son complementarias y propias del paisaje de las *villae* malacitanas (Rodríguez-Oliva y Beltrán, 2016b: 493-496; Bejarano y Peñalosa, 2004).

El último de los enclaves cuyos inicios se sitúan a comienzos del Alto Imperio es, quizá, el más desconocido de todos. Se trata de las instalaciones salazonerías y las necrópolis localizadas en el centro del actual núcleo urbano de Estepona. Son pocos los datos que se tienen a este respecto más allá de un contexto altoimperial que pudo tener un uso residual que alcanzara el siglo III o incluso el siglo IV d. C. (Martín *et al.*, 2017). En el entorno cercano, en las márgenes de los ríos Monterroso y Calancha, se identificó parte de otra necrópolis cuyas fechas concuerdan con las anteriores (Sánchez, 1984, 136; Navarro *et al.*, 1999). En este contexto, la ubicación de la *Salduba* de las fuentes en el entorno de la actual Estepona ha supuesto su adscripción a algunos de sus yacimientos, concretamente en la desembocadura del Guadalmanza como heredera del *oppidum* íbero de El Torreón cuya cronología se extendería hasta mediados del siglo II d. C. (Soto, 1976). En contra de

**Yacimiento:** Torre de Benagalbón

**Ubicación:** Rincón de la Victoria, Málaga

**Conventus, tipología:** *Gaditanus, villa*

**Cronología:** I d.C. - VI d.C.



**Yacimiento:** Finca El Secretario  
**Ubicación:** Fuengirola, Málaga

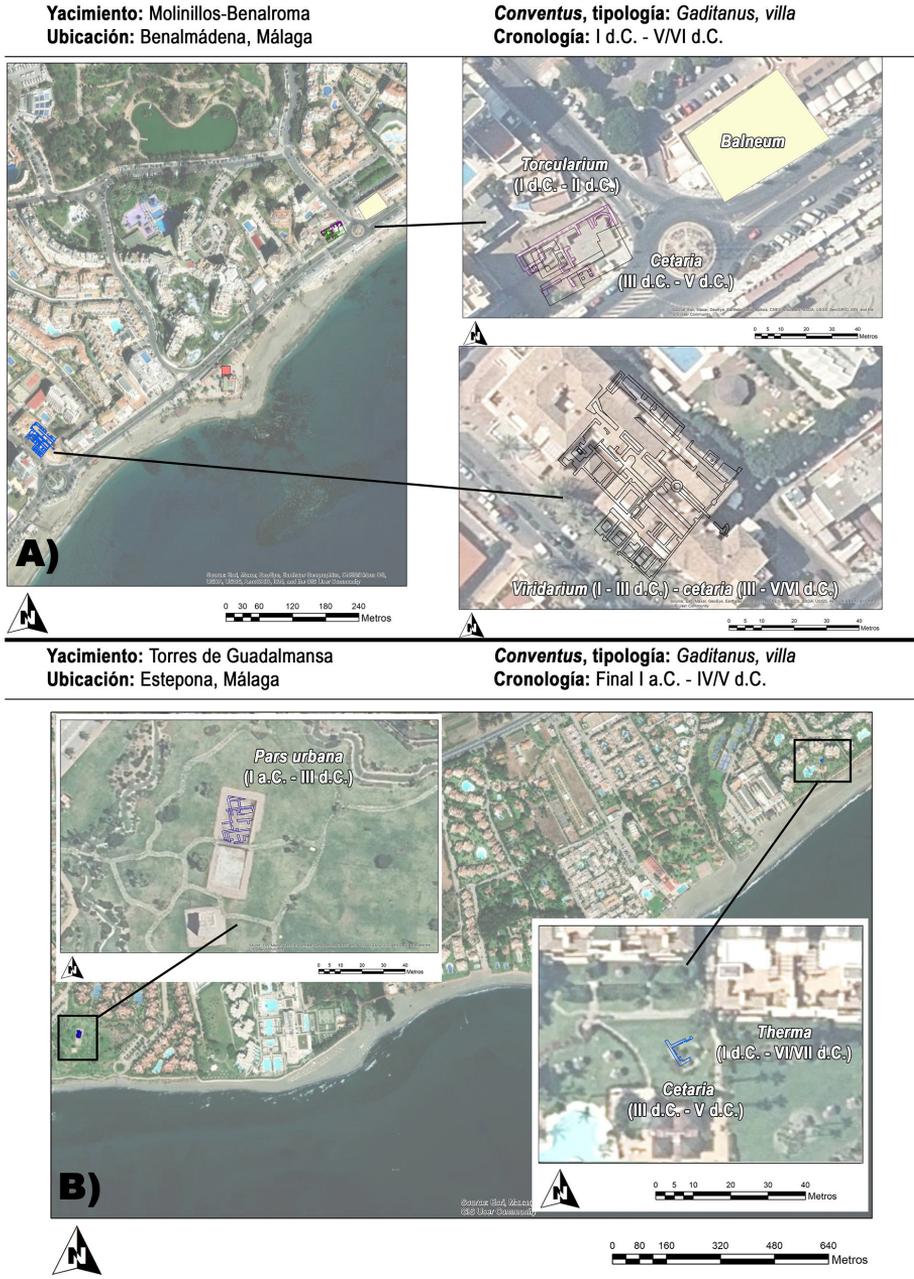
**Conventus, tipología:** *Gaditanus, villa*  
**Cronología:** I d.C. - V d.C.

**Yacimiento:** Castillo de la Duquesa  
**Ubicación:** Manilva, Málaga

**Conventus, tipología:** *Gaditanus, villa*  
**Cronología:** I d.C. - V d.C.



**Figura 7.** Instalaciones y espacios funcionales de las *villae* de A: Torre de Benagalbón (a partir de Salado y Pérez, 2016). B: Finca El Secretario (a partir de García y Villaseca, 2016). C: Castillo de la Duquesa (a partir de Beltrán y Rodríguez-Oliva, 2016c).



**Figura 8.** Localización de las instalaciones y espacios funcionales de las villae de A: Molinillos-Benalroma (a partir de Rodríguez-Oliva y Beltrán, 2016b, 2016c). B: Torres de Guadalmanza (a partir de Beltrán y Rodríguez-Oliva, 2016b).

esta hipótesis, se tienen datos de poblamiento del mismo hasta el siglo IV lo que dificultaría su adscripción, pudiendo asimilarse a la zona de Las Torres de Guadalmanza (Chic, 1996: 257), a cuya población se vincula un supuesto acueducto subterráneo que no ha podido ser constatado (Corrales y Mora, 2001, 287).

Una vez sobrepasado el momento de auge de época augustea, se evidencia un cierto cambio de tendencias a partir de las remodelaciones y/o ampliaciones identificadas en los enclaves preexistentes. En este sentido, las *cetariae* experimentarán un crecimiento significativo del siglo III d. C. en adelante en la práctica totalidad del territorio, siendo frecuente la amortización de espacios termales como en Torreblanca del Sol o en el *torcularium* y *viridarium* de Los Molinillos/Benalroma (Rodríguez-Oliva y Beltrán, 2016b, 2016c, 2016e). Aunque no se trató de un fenómeno exclusivo del territorio, en la propia *Malaca*, las salazones ocuparon áreas públicas como las del teatro. Se ampliaron las instalaciones bajo el actual Museo Picasso y fueron surgiendo otras tantas en la zona del paleocauce a medida que este se colmataba (Sánchez, *et al.*, 2005, 165). Igualmente, se producen nuevas fundaciones como la *villa* de Arroyo Vaquero en Estepona (Garrido y Cisneros, 1990; Corzo, 2009; Corrales, 2016d) y la *figlina* y necrópolis junto al actual aeropuerto (Díaz *et al.*, 2010), un enclave que venía a sumarse a los ubicados en el cauce bajo del Guadalhorce, junto a los núcleos alfareros y salazoneros del polígono de San Julián y la propia *villa* de Arraijanal.

A pesar de esta etapa de cambio, son pocos los enclaves que serán abandonados antes del siglo IV d. C., únicamente se tiene constancia de los casos de Torremuelle en la primera mitad del siglo IV d. C. y los sorprendentes casos de Estepona y el Cerro del Mar (Vélez-Málaga). Precisamente dos lugares vinculados a las posibles ciudades de *Salduba* y *Maenoba* respectivamente. Resulta especialmente llamativo el caso de Vélez-Málaga, ya que, como se indicó anteriormente, sus raíces alcanzaban el siglo V a. C., pero los cambios en la coyuntura general parece que obligaron a movilizar la población, pudiendo esta ser absorbida por la vecina Torrox —*Cavichum*— (Rodríguez-Oliva, 2016: 642-643).

## 5. Discusión: propuesta del modelo portuario comercial y fiscal

Al igual que en otros estudios previos, el análisis de los grandes puertos y su *hinterland* permite definir de qué modo se configuraba el sistema mercantil, administrativo y fiscal. Casos como el ya comentado de *Carthago Nova* (Cerezo, 2015; 2018), o el realizado sobre los enclaves costeros de *Onoba* y su *territorium* (Bermejo *et al.*, 2022; Bermejo *et al.*, 2023), sirven como ejemplo para la definición de hipótesis en otros contextos litorales.

En este sentido, la consideración de *Malaca* como puerto principal parece ser clara, no solo por su condición de puerto de salida de los productos oleícolas del interior (Chic, 2001; Corrales y Corrales, 2012), sino por las evidencias epigráficas y cerámicas recupe-

radas en el *Testaccio*. La primera viene referida por la dedicación de un *negotians salsarius* y quinquenal del *Corpus Negotiantium Malacitanorum* al *praefectus annonae* de la metrópoli contextualizados en el siglo II d. C. (*CIL VI, 9766*) (Mayorga *et al.*, 2005, 158; Bermejo y Campos, 2018, 47). Por su parte, el registro del *Testaccio* refleja el rol de *Malaca* como agente fiscalizador, canalizando, entre otros, los productos de la fructuosa comarca de Antequera (Corrales, 2006, 2008). Este relato viene respaldado por las fuentes literarias, las cuales señalan a este como uno de los puertos de mayor relevancia, destacando su condición de ciudad federada junto a *Gades* y *Ebusus*, siendo la única que mantendría dicha condición a principios del siglo I d. C. según Plinio (*Nat. His.*, III, 3, 8) (López y Mora, 2002; Corrales y Corrales, 2012, 368).

Aunque existen otros enclaves que cuentan con un peso importante en el contexto marítimo, en ninguno de ellos se advierte una monumentalización y una dotación de infraestructuras comparables a *Malaca*. En este escalón inferior o segundo nivel, podemos situar lugares cuya prolongada ocupación los señalan como puntos de gran importancia territorial. Nos referimos a los casos de Torrox (*¿Caviclum?*), Cerro del Mar (*¿Maenoba?*) o la propia ciudad de *Suel* (fig. 9). Para estos casos debe tenerse en cuenta la importancia de los cauces fluviales como articuladores del territorio. En este sentido, además del Guadalmedina y, sobretodo, el Guadalhorce en el caso de *Malaca*, también son destacables el papel del río Vélez, el Fuengirola, el río Verde (Marbella) (fig. 9). Si bien los asentamientos romanos vinculados a la vega del Guadalhorce no parecen fundarse hasta el cambio de era, su peso tradicional con núcleos como la ciudad fenicia de Cerro del Villar (siglos IX - VI a. C.) y especialmente su papel conector con el interior, con ríos como el Genil o el Guadalquivir, y con ciudades de la importancia de *Cartima* (fig. 9) (Mora y Arancibia, 2010: 822-824). Por último, respecto de *Suel*, investigaciones previas han destacado su carácter de centro menor con respecto a *Malaca* (Martín *et al.*, 2018: 376-377), haciendo hincapié en su condición de centro redistribuidor de los destacados mármoles de Mijas, siendo una de las principales vías de ascenso social (Padilla, 1998: 299-302; Beltrán y Loza, 2003: 39-56).

En lo tocante a la dotación de infraestructuras de los distintos enclaves, partiendo de la base de que ninguno de ellos ha sido excavado en su totalidad, destacan especialmente las identificadas en la *villa* del Castillo de la Duquesa, en Manilva (fig. 7C). Además de contar con una amplia zona de hábitat, un *balneum* y una necrópolis, su *cetarea* estaba dotada de un *macellum* destinado a la venta de productos locales y de importación (Beltrán y Rodríguez-Oliva, 2016c). Resulta llamativa la ausencia de una *figlinae* que aportara los recipientes necesarios para el envasado de los productos, aunque algunas hipótesis apuntan a su obtención desde la cercana *Barbesula* (Mora y Corrales, 1997: 40). En menor medida, destacan otras instalaciones villiáticas como las ya mencionadas de Torre de Benagalbón (fig. 7A), la Finca el Secretario (fig. 7B) y del Faro de Torrox (fig. 6). Como ya se indicó en el apartado anterior, precisamente este último núcleo se vincula con la *mansio Calliclum/Caviclum* del Itinerario antonino (405, 4), pudiendo estar la *villa* inserta en un *vicus, pagus* o *statio* dependiente de la propia *Malaca* (Lagóstena, 2001: 265 y 270; Corrales, 2016c).

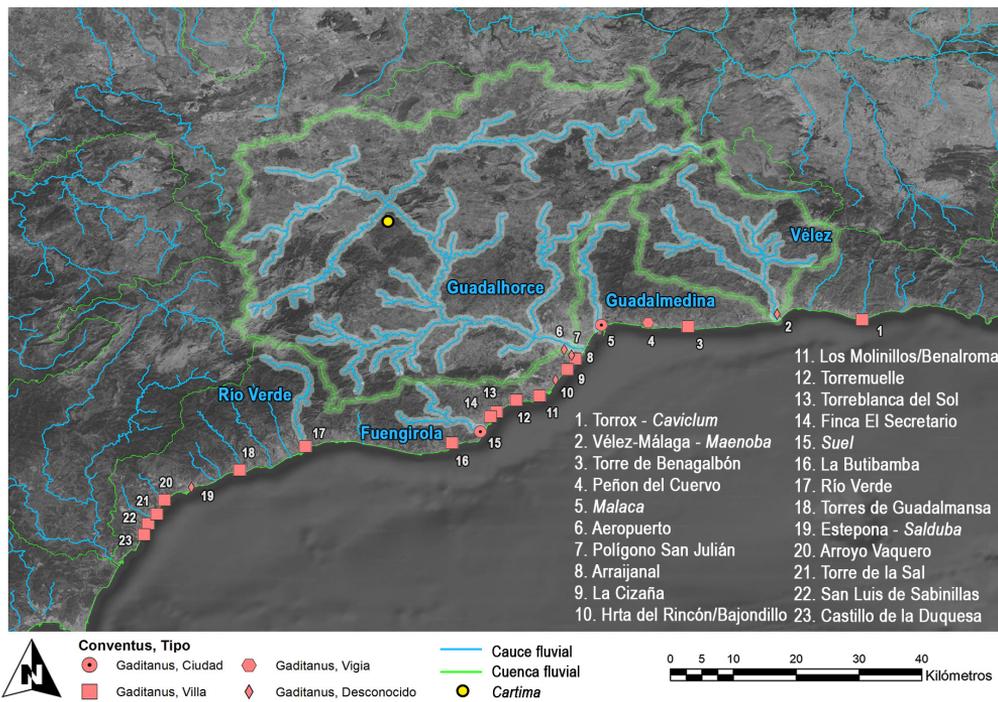


Figura 9. Yacimientos romanos costeros de la provincia de Málaga con indicación de los principales cauces (<[https://services3.arcgis.com/FrTO2wFz5ckEyZcp/arcgis/rest/services/rios\\_espana\\_completo/FeatureServer](https://services3.arcgis.com/FrTO2wFz5ckEyZcp/arcgis/rest/services/rios_espana_completo/FeatureServer)>) y cuencas fluviales (<<https://wms.mapama.gob.es/sig/Agua/CuencasCauces/wms.aspx>>) mencionados en el texto.

Como consecuencia de los datos que se vienen exponiendo, el panorama portuario, comercial y fiscal parece configurarse de una manera relativamente clara (fig. 10). En la cúspide del mismo, ejerciendo como puerto principal y probablemente con la condición de ser el único puerto annonario de toda esta franja litoral, se ubicaría *Malaca*. En un segundo nivel, se encontraría evidentemente el puerto de *Suel*, ejerciendo como principal enclave redistribuidor de la mitad occidental del territorio, así como de enlace entre *Malaca* y los siguientes núcleos urbanos de entidad localizados hacia el oeste, *Carteia* e *Iulia Traducta*, ubicados ya en la Bahía de Algeciras a 80 km lineales de *Suel* y más de 100 km de la actual capital malagueña.

Menos claro está el papel que jugarían enclaves orientales como las posibles *Maenoba* o *Caviculum*, ya que, por un lado, la primera cuenta con una mayor tradición poblacional y se erige como un centro de referencia desde el siglo v a. C., ubicándose en un contexto privilegiado en la desembocadura de una vía de conexión con el interior como el río Vélez (fig. 9). Por otra parte, el poblamiento de Torrox parece consolidarse tras su fundación en el siglo II a. C., pudiendo llegar a absorber a la población de la citada *Maenoba* tras su abandono en el siglo III d. C. En este sentido, resulta necesario destacar que no se constata

ningún puerto de importancia destacada entre *Malaca* y *Sexi*, con una distancia entre ambos de más de 60 km, por lo cual, el papel de estos centros resulta determinante como nodo interconector entre las rutas oficiales con destino *Malaca* y el tercio oriental del litoral; más aún si se tiene en cuenta que el siguiente enclave portuario de primer nivel es la lejana *Carthago Nova*.

Por último, restaría por determinar qué poblamientos ejercerían de enclaves redistribuidores en un tercer nivel o a una escala que podríamos denominar como *micro*. Esta circunstancia parece no ser necesaria en la mitad oriental de la costa malacitana habida cuenta del rol de *Malaca* como foco de atracción hegemónico en la mitad este, canalizando el comercio incluso del interior del territorio a partir del cercano Guadalhorce y el propio Guadalmedina. En este mismo sentido, con los núcleos de *Maenoba/Caviclum* como centros de referencia a nivel regional y *Suel* a una distancia relativamente escasa, la configuración comercial y fiscal de la mitad oriental de la costa malacitana parece estar claramente definida. Por su parte, entre los poblamientos restantes de la mitad occidental solamente encontramos *Salduba* como posible núcleo urbano, estando los demás enclaves claramente identificados por su carácter villiático. Desafortunadamente, las escasas evidencias constatadas impiden aportar una cronología más amplia, constriñéndose su poblamiento a las tres primeras centurias de nuestra era. En cualquier caso, la sucesión de *villae* en este último tramo refleja un contexto similar al constatado en el interfluvio Fuengirola-Guadalhorce, con centros de un notable volumen productor acotados entre dos núcleos urbanos; una circunstancia que podría repetirse en este mismo tramo ejerciendo *Salduba* como punto de referencia. De no ser así, debe tenerse en cuenta la cercanía de la actual Manilva y la proyección cronológica de algunos de sus enclaves. Esta circunstancia, sumada a las infraestructuras constatadas en la *villa* del Castillo de la Duquesa, con un posible *macellum* dentro de la propia *cetaria*, una gran *pars urbana* y un conjunto termal, podría estar indicando la existencia de un punto de control fiscal a nivel microterritorial, un hecho que estaría en línea con las hipótesis planteadas en trabajos ya citados sobre su papel como punto de venta de productos locales y de importación.

De esta forma, si combinamos la información actual de las cronologías de cada asentamiento, las infraestructuras que los componían, los conceptos territoriales como su ubicación, cercanía de cauces fluviales que permitan la conexión costa-interior y las referencias de las fuentes clásicas, epígrafes, análisis materiales sobre conexiones mercantiles, etc. con el marco jurídico, fiscal y comercial establecido en el apartado inicial de este trabajo, a partir de modelos ya definidos como los de *Onoba* y *Carthago Nova* (Cerezo, 2018; Bermejo *et al.*, 2023), podemos suponer cómo se estructuraba y jerarquizaba el comercio marítimo de esta franja del litoral (fig. 10).

Como se viene indicando, la atomización y distribución del poblamiento en enclaves de escasa entidad y con poca dotación de infraestructuras portuarias dificultan la tarea de plantear una posible estructura mercantil y fiscal para este territorio. Siguiendo la nomenclatura establecida en el apartado inicial, así como en otros trabajos (Cerezo, 2018: 153), podemos indicar que solamente *Malaca* contaría con la categoría de *portus* tal y como las

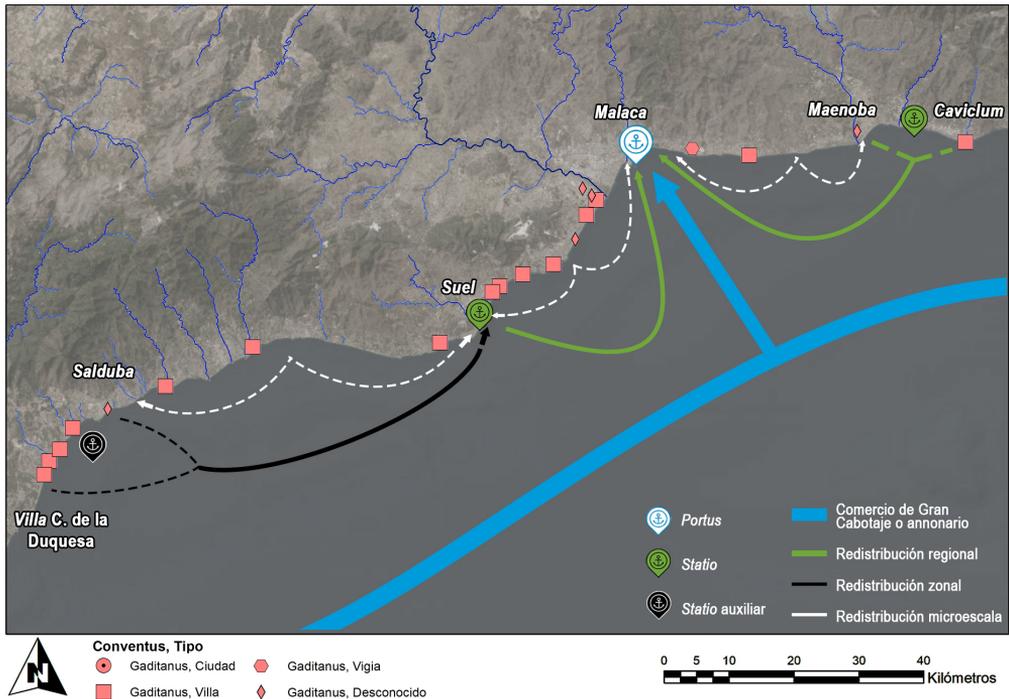


Figura 10. Modelo propuesto de tráfico mercantil marítimo adaptado al sistema annonario.

fuentes lo definen, es decir, un enclave marítimo o fluvial dotado de infraestructuras capaces de soportar un elevado volumen comercial y acoger a las naves durante el *mare claussum* (fig. 10). A pesar de que las infraestructuras denominadas «de contacto» —diques, muelles, malecones, embarcaderos...— no han sido claramente constatadas, sus zonas de fondeo y la aparición en las fuentes permitirían determinarla como tal. Como ya se indicó, si bien el *portus* se encuentra claramente definido, la *statio* alberga una amplia cantidad de variables, señalándose como cualquier lugar de fondeo o parada de naves. De este modo, podríamos asignar el carácter de «auxiliar» a aquellas *stationes* de rango menor, caso de *Salduba* o la villa del Castillo de la Duquesa (fig. 10); suponiendo que una de ellas actuaría a modo de centro canalizador de las producciones de su entorno inmediato. Por tanto, los puertos de *Suel*, así como *Maenoba* o *Caviculum* en la mitad oriental, actuarían como centros de segundo rango en conexión directa con *Malaca* (fig. 10).

En este sentido, la reciente publicación de un pecio recuperado en el entorno de Estepona con un cargamento específico de *terra sigillata* sudgálica (Bustamante-Álvarez y Navarro, 2022) podría apuntar a estos procesos de redistribución territorial/local que venimos definiendo para estos puertos menores encargados de conectar las grandes rutas con los pequeños mercados. De esta manera, la posible *Salduba* recibiría un material con-

creto que se comercializaría desde este enclave hacia su entorno inmediato. Estas labores de conexión entre los distintos niveles del tráfico marítimo es la que encontraríamos en otros puntos como *Suel*, para el caso de la exportación del material marmóreo, como ya se ha indicado anteriormente.

El resultado refleja un modelo donde los pequeños centros productores, en su mayoría *villae*, harían a su vez de canalizadores de las producciones de su entorno y de conectores con los puntos comerciales principales de la costa más cercanos. La necesidad de contar con puertos de cierta entidad que conecten los mercados locales/regionales mediante cabotaje con los centros que aglutinaba el gran volumen comercial del Mediterráneo, simplificaría la actividad de control y fiscalización de las actividades y mercancías. En este sentido, a partir de Augusto y la conformación del cuerpo funcional de *equites* y *libertos*, los procuradores imperiales se distribuirían en los citados enclaves como puntos de canalización comercial para hacer efectivo el cobro del *portorium* (fig. 10), sometiendo al resto del territorio a los impuestos derivados de la explotación de los recursos naturales según el tamaño y la naturaleza de sus explotaciones.

## 6. Conclusiones: la inserción de un modelo fiscal en el contexto histórico de la Málaga romana

El análisis de los asentamientos romanos en la costa malacitana y sus estructuras a nivel individual, junto con los estudios que se han llevado a cabo en el territorio desde una óptica más general, permiten un mayor acercamiento al modo en el cual se estructuraría administrativa y fiscalmente el comercio marítimo malacitano.

Gracias a las investigaciones desarrolladas anteriormente en el territorio, entre las cuales destaca la figura de Corrales Aguilar como referente en el análisis productor y comercial de la actual provincia malagueña en época romana (entre otros: Corrales, 2006, 2008, 2011-2012, 2013; Corrales *et al.*, 2018), contamos con un marco cuyas características parecen estar en consonancia con las conclusiones alcanzadas en nuestro análisis.

Por lo tanto, el territorio malacitano presenta en los primeros compases de la tardo-república un sistema productor continuista con respecto a la etapa precedente que se modificará a partir del siglo I a. C., pasando de la concentración de la producción en centros consolidados hacia modelos dispersos dentro de las *villae*, unificando alfares y salazones (Corrales *et al.*, 2018: 127). En estos momentos se mantendrán las redes prerromanas hasta la aparente irrupción de *negotiatores*, *possesores* y *publicani* itálicos (Ramon, 2008: 87), los cuales introducirán nuevas tipologías cerámicas además de nuevos destinos mercantiles, especialmente el abastecimiento militar y las ciudades de reciente fundación como consecuencia de las políticas augusteas en la Península. A partir del Alto Imperio será cuando se centre el mercado en ciertos productos con carácter especulativo, haciéndose efectiva la

transformación económica, cultural y administrativa trayendo la implantación del sistema de *villae* (Corrales, 2011-2012: 432-433).

La municipalización flavia supuso poner el *ager publicus* de los nuevos *municipia* a disposición de los nuevos ciudadanos y propietarios, los cuales se verán favorecidos por el desarrollo de ciudades, mercados, vías de comunicación, etc. siendo el aceite el gran protagonista de este período. Para el contexto malacitano, la explotación oleícola está en relación directa con la salazonera, no solo por su desarrollo en paralelo, sino porque los envases se elaboraban en los centros productores costeros, a los cuales se añadía en ocasiones prensas oleícolas junto a las factorías e incluso áreas destinadas a la producción de vino como producto complementario (Corrales, 2008). Si las políticas cesariano-augusteanas favorecieron la comercialización de las salazones, la bonanza económica, provocada por la consolidación del mercado y las rutas terrestres y marítimas, impulsará la proliferación de las factorías litorales a lo largo del siglo I d. C. (Corrales, 2011-2012: 433-434).

En este sentido, los *possesores* de raigambre republicana experimentaron un ascenso notable en el I siglo d. C. gracias a los negocios marítimos incluso antes de que sus ciudades promocionaran en época flavia. En consecuencia, estas familias y sus libertos conjugaron distintos sectores productivos en sus *fundi* como la pesca, la sal, las salazones o la producción de envases (Rodríguez-Oliva y Beltrán, 2008: 243; García y Martínez, 2009: 146). Los beneficios obtenidos, sumados a las recién obtenidas exenciones fiscales, pudieron ser reinvertidos en la participación del tráfico oleario en las rutas estatales (Chic, 2001: 382; García Vargas, 2003: 79; Corrales *et al.*, 2018: 124-127). Así se explica que, a pesar del descenso del tráfico de las salazones gadiritas en el momento del apogeo oleario, el tráfico malacitano se mantenga en época trajanea e incluso bajoimperial. Igualmente debe señalarse que el aumento del control y la fiscalización sobre la producción oleícola del Guadalquivir como consecuencia de la caída de la minería (Chic, 2007) supusieron una disminución de las *figlinae* ante la presión y la reestructuración económica a partir del siglo II d. C. (García y Lavado, 1995: 215-288; Corrales, 2013: 210).

Este apogeo del comercio malacitano ha sido identificado no solo en el registro arqueológico, sino también en el epigráfico. Prueba de este ascenso son las referencias a *P. Clodius Athenio* (CIL VI, 9677) *negotians salsarius* y *quinquennalis corporis negotiantium malacitanorum*, al patrono malacitano *L. Valerius Proculus* (CIL II, 1970), quien fuera *Procurator* de la *Baetica*, prefecto de la *Annona* y de Egipto y la presencia en *Suel* de *Iunius Puteolanus* (CIL II, 1944), un supuesto comerciante itálico de salazones afincado en *Hispania* (Haley, 1990: 76). Asimismo, se tiene constancia de una estrecha relación comercial entre el puerto de *Malaca* con *Ostia* y *Puteoli* gracias a la presencia en *Ostia* de *M. Aemilius Malacitanus* y en *Malaca* de los *negotiatores* presididos por *T. Clodius Iulianus* (IG XIV, 2540) (Corrales, 2013: 211). Igualmente, en el registro del *Testaccio* se han identificado marcas en ánforas olearias del siglo II provenientes del distrito de control fiscal de *Malaca*, aunque no implica su comercialización desde dicho puerto, sí que señala su control desde el *tabularium* de la oficina del fisco de esta (Chic, 1996: 254-255), concordando con el sistema piramidal propuesto en el apartado anterior (fig. 10).

La consolidación en época bajoimperial de la industria salazonera malacitana se hace visible en la expansión de dichas instalaciones, llegando incluso a amortizar parte de baños o espacios termales para la inclusión de nuevas piletas (Corrales, 2013: 212), un período de auge que será igualmente constatado en el territorio onubense (Bermejo *et al.*, 2022; 2023). A pesar de ello, el cambio en el modelo de reclutamiento militar, llevando a cabo este proceso *in situ* entre los campesinos, reducirá notablemente el volumen de importaciones, siendo un fenómeno exclusivo de las élites provinciales (González, 2010). Aunque la ampliación de las *cetariae* permitió reducir el impacto de dicho descenso en el sector (Corrales *et al.*, 2018: 127-129), algunas de las *figlinae* costeras interrumpen su producción ya desde el siglo II d. C., momento en el cual el interior deja de producir cerámica fina de mesa (Serrano, 2004: 188-191), señalándose el siglo V como punto de inflexión con el final del Imperio de Occidente a nivel político y el inicio de la incertidumbre e inestabilidad, sumándose a las incursiones germanas en la Península (Corrales, 2013: 213).

Como puede advertirse, en la evolución del panorama económico, comercial y productor malacitano durante todo el período romano se señala *Malaca* como el núcleo principal del territorio. Su puerto suponía el centro del sistema fiscal y comercial, haciendo no solo de sede del fisco, sino de intermediario con Roma y los grandes centros receptores de sus productos —el *limes*, *Ostia* o *Puteoli*—. Por otro lado, el mantenimiento de los centros productores prerromanos y la inserción en ellos de los *negotiatores*, *possesores* y *publicani* itálicos supuso la perpetuación de su *status* y la introducción del territorio en el sistema romano. En este contexto se encaja la definición jerarquizada de la costa propuesta en el presente trabajo, con *Malaca* como epicentro y *Suel* y *Maenoba* o, menos probablemente *Caviclum*, como los principales puertos auxiliares o secundarios de la costa malacitana. Una franja costera que, ante el auge económico provocado en las dos primeras centurias de nuestra era, debió contar como mínimo con otro punto que conectara la costa occidental con *Malaca* o *Suel*, un papel que pudo ejercer *Salduba* tras la municipalización flavia y el aumento de la explotación de su *territorium*.

## Agradecimientos

El presente trabajo se ha realizado en el marco de las ayudas de recualificación del sistema universitario español, modalidad Margarita Salas, financiada por la Unión Europea - NextGenerationEU. Asimismo, se enmarca dentro de las actividades de los proyectos «Ciudades romanas de la Bética. *Corpus Urbium Baeticorum III. Conventus Gaditanus* (UHU-202067)» de la convocatoria del Fondo Europeo de Desarrollo Regional y la Consejería de Economía y Conocimiento de la Junta de Andalucía y «El arco atlántico del sudoeste hispano desde la protohistoria hasta la tardoantigüedad: evolución geomorfológica, ocupación litoral y sistemas portuarios (PID2022-142778NB-I00)» de la convocatoria Proyectos de Generación de Conocimiento del Ministerio de Ciencia e Innovación.

## Bibliografía

- ARANCIBIA, A., 2004, Villa romana de Las Torres de Guadalmanza (Estepona, Málaga), *Anuario Arqueológico de Andalucía / 2001*, Vol. III(2), Junta de Andalucía, 704-708.
- ARNAUD, P., 2005, *Les routes de la navigation antique : itinéraires en Méditerranée*, Editions Errance, París.
- ARTEAGA, A., 1985a, Excavaciones arqueológicas en el Cerro del Mar (campaña de 1982): una aproximación preliminar al estudio estratigráfico de las ánforas púnicas y romanas del yacimiento, *Noticario Arqueológico Hispánico* 23, 197-233.
- ARTEAGA, A., 1985b, Los hornos romanos de Manganeto, Almayate Bajo (Málaga). Informe preliminar, *Noticario Arqueológico Hispánico* 23, 177-193.
- BASALDÚA, R. X., 1988, *Introducción al derecho aduanero (concepto y contenido)*, Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires.
- BASTID, J. y DEMUMIEUX, J. P., 1976, *Les douanes*, ed. Presses Universitaires de France, Vendôme.
- BEJARANO, M. y PEÑALOSA, B., 2004, Informe-memoria de la intervención arqueológica de urgencia realizada en la parcela C de la urbanización Costalita I, Estepona (Málaga), *Anuario Arqueológico de Andalucía / 2001*, vol. III(2), Junta de Andalucía, 709-714.
- BELTRÁN, J. y LOZA, M., 2003, *El mármol de Mijas: Explotación, comercio y uso en época antigua*, Museo Histórico Etnológico de Mijas, Mijas.
- BELTRÁN, J. y RODRÍGUEZ-OLIVA, P., 2016a, Las villae litorales, en R. HIDALGO (coord.), *Las villas romanas de la Bética*, vol. I, Universidad de Sevilla, 69-92.
- BELTRÁN, J. y RODRÍGUEZ-OLIVA, P., 2016b, Las Torres de Guadalmanza (Estepona, Málaga), en R. HIDALGO (coord.), *Las villas romanas de la Bética*, vol. II, Universidad de Sevilla, 520-537.
- BELTRÁN, J. y RODRÍGUEZ-OLIVA, P., 2016c, San Luis de Sabinillas (Manilva), en R. HIDALGO (coord.), *Las villas romanas de la Bética*, vol. II, Universidad de Sevilla, 556-558.
- BELTRÁN, J. y RODRÍGUEZ-OLIVA, P., 2016d, Castillo de la Duquesa (Manilva), en R. HIDALGO (coord.), *Las villas romanas de la Bética*, vol. II, Universidad de Sevilla, 545-552.
- BERMEJO, J. y CAMPOS, J. M., 2018, Puertos atlánticos y mediterráneos en tiempos de Trajano, *Veleia: Revista de prehistoria, historia antigua, arqueología y filología clásicas* 35, 41-55.
- BERMEJO, J., BERMEJO, A. y CAMPOS, J. M., 2022, El sistema portuario estuarino de Onoba Aestuaria, en A. LASHERAS, J. RUIZ DE ARBULO y P. TERRADO (eds.), *Tarraco Biennal. Actes del 5è Congrès Internacional d'Arqueologia i Món Antic. Ports romans. Arqueologia dels sistemes portuaris*, Institut Català d'Arqueologia Clàssica y Universitat Rovira i Virgili, 21-35.
- BERMEJO, J., MARFIL, F., BERMEJO, A. y CAMPOS, J. M., 2023, *Portus and stations along the Southwest Iberian Peninsula: Anchorages of the Huelva coast*, *The Journal of Island and Coastal Archaeology* 18(2), 225-250. DOI: <10.1080/15564894.2021.1942337>.
- BERNAL, D. y CORRALES, P., 2016, *Cetariae, salinae y vivaria en las villae litorales*, en R. HIDALGO (coord.), *Las villas romanas de la Bética*, vol. I, Universidad de Sevilla, 323-344.
- BERNAL, D. y GARCÍA, E., 2014, Talleres haliéuticos en la Hispania romana, en M. BUSTAMANTE-ÁLVAREZ y D. BERNAL (eds.), *Artífices Idóneos: Artesanos, talleres y manufacturas en Hispania*, Anejos de Archivo Español de Arqueología LXXI, CSIC, 295-318.
- BUSTAMANTE-ÁLVAREZ, M. y NAVARRO, I., 2022, *El pecio del Guadiaro: Análisis tipocronológico de un cargamento de Terra Sigillata gálica en el entorno de Estepona (Málaga)*, Figlina 3, Monografías de estudios materiales, La Ergástula.

- CAGNAT, R., 1882, *Étude historique sur les impôts indirects chez les romains jusqu'aux invasions des barbares, d'après les documents littéraires et épigraphiques*, Imprimerie nationale, París.
- CARA, L. y CARA, J., 1989, Puertos romanos en la costa meridional, *Revista de Arqueología* 93, 8-19.
- CEREZO, F., 2015, El puerto de "Carthago Nova". Tráfico marítimo a través de los contextos materiales de época augustea, en J. LÓPEZ (ed.), *August i les províncies occidentals. 2000 aniversari de la mort d'August: Tarraco Biennial, actes. 2n Congrés Internacional d'Arqueologia i Món Antic. Tarragona, 26-29 de novembre de 2014*, vol. 2, Tarragona, 23-31.
- CEREZO, F., 2018, El estudio de la navegación antigua (s. II a. C.-s.VI d. C.) a través del paisaje costero en las costas de la Cartaginense, en M. M. ROS y J. M. LÓPEZ (eds.), *Navegar el Mediterráneo. Phicaria, VI Encuentros Internacionales del Mediterráneo*, Universidad Popular de Mazarrón, 147-161.
- CHIC, G., 1996, Producción y comercio en la zona costera de Málaga, *Historia Antigua de Málaga y su provincia*, Málaga, 245-266.
- CHIC, G., 1997, *Historia económica de la Bética en la época de Augusto*, Padilla Libros Editores & Libreros, Sevilla.
- CHIC, G., 2001, Comercio y comerciantes en la Málaga republicana y alto-imperial, en F. WULFF, G. CRUZ y C. MARTÍNEZ (eds.), *Comercio y Comerciantes en la Historia Antigua de Málaga (Siglo VIII a. C.-año 711 a. C.)*, Málaga, 351-384.
- CHIC, G., 2007, La zona minera del suroeste de Hispania en época julio-claudia, en J. A. PÉREZ y A. DELGADO (eds.), *Las minas de Riotinto en la época de Julio-Claudia*, Universidad de Huelva, 11-36.
- CHIC, G., 2008, Una perspectiva de la economía en el sur de Hispania durante la república romana, en J. UROZ, J. M. NOGUERA y F. COARELLI (eds.), *Iberia e Italia. Modelos romanos de integración territorial. Actas del IV congreso internacional hispano-italiano histórico-arqueológico*, Murcia, 325-352.
- CHIC, G., 2017, Perspectivas económicas de la Bética de Augusto, *Gerión. Revista de Historia Antigua* 35, 839-861. DOI: <<http://dx.doi.org/10.5209/GERI.56176>>.
- CORRALES, P., 2001, El poblamiento romano del *ager* de Suel: zonas costeras de los términos municipales de Benalmádena, Fuengirola y Mijas (Málaga), *Baética: Estudios de Historia Moderna y Contemporánea* 23, 343-356. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10630/9502>
- CORRALES, P., 2006, La costa oriental malagueña bajo los romanos: continuidad y transformación, *Baética: Estudios de Historia Moderna y Contemporánea* 28(2), 89-108.
- CORRALES, P., 2008, El litoral malacitano y el mar de Alborán, una intensa relación económica en época romana, *Mainake* XXX, 157-180.
- CORRALES, P., 2011-2012, Aceite y salazones como base de la economía malacitana en época imperial, *De vino et oleo Hispaniae. Anales de Prehistoria y Arqueología* 27-28, 431-440. Recuperado de: <https://revistas.um.es/apa/article/view/230311>
- CORRALES, P., 2013, Salsamentum Sur-Hispano: apuntes para su estudio, *Onoba: revista de arqueología y antigüedad* 1, 205-218. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10272/6814>
- CORRALES, P., 2016a, Castillo de Sohail (Fuengirola, España), *RAMPPA, Red de Excelencia Atlántico-Mediterránea del Patrimonio Pesquero de la Antigüedad*, 26 noviembre, 2016. Recuperado de: <http://ramppa.uca.es/cetaria/castillo-de-sohail>
- CORRALES, P., 2016b, Cerro del Mar (Vélez-Málaga, España), *RAMPPA, Red de Excelencia Atlántico-Mediterránea del Patrimonio Pesquero de la Antigüedad*, 26 noviembre, 2016. Recuperado de: <http://ramppa.uca.es/cetaria/cerro-del-mar>
- CORRALES, P., 2016c, Faro de Torrox (Torrox Costa) (Torrox, España), *RAMPPA, Red de Excelencia Atlántico-Mediterránea del Patrimonio Pesquero de la Antigüedad*, 26 noviembre, 2016. Recuperado de: <http://ramppa.uca.es/cetaria/faro-de-torrox-torrox-costa>
- CORRALES, P., 2016d, Arroyo Vaquero (Estepona, Málaga), en R. HIDALGO (coord.), *Las villas romanas de la Bética*, vol. II, Universidad de Sevilla, 527-529.

- CORRALES, P., 2016e, Cortijo de la Isla y San Julián (Torremolinos, España), *RAMPPA, Red de Excelencia Atlántico-Mediterránea del Patrimonio Pesquero de la Antigüedad*, 26 noviembre, 2016. Recuperado de: <http://ramppa.uca.es/cetaria/cortijo-de-la-isla-y-san-julian>
- CORRALES, P., 2016f, Torre de la Sal o Salto de la Mora (Casares, España), *RAMPPA, Red de Excelencia Atlántico-Mediterránea del Patrimonio Pesquero de la Antigüedad*, 26 noviembre, 2016. Recuperado de: <http://ramppa.uca.es/cetaria/torre-de-la-sal-o-salto-de-la-mora>.
- CORRALES, P., 2016g, Arraijnal (Torremolinos, España), *RAMPPA, Red de Excelencia Atlántico-Mediterránea del Patrimonio Pesquero de la Antigüedad*, 26 noviembre, 2016. Recuperado de: <http://ramppa.uca.es/cetaria/arraijnal>.
- CORRALES, P., 2016h, El Pinar / La Cizaña (Torremolinos, España), *RAMPPA, Red de Excelencia Atlántico-Mediterránea del Patrimonio Pesquero de la Antigüedad*, 26 noviembre, 2016. Recuperado de: <http://ramppa.uca.es/cetaria/el-pinar-lacizana>),
- CORRALES, P. y CORRALES, M., 2012, *Malaca: de los textos literarios a la evidencia arqueológica*, en J. BELTRÁN y O. RODRÍGUEZ (eds.), *Hispaniae urbes. Investigaciones arqueológicas en ciudades históricas*, Universidad de Sevilla, 363-402.
- CORRALES, P. y MORA, B., 2001, Salduba, *Tabula Imperii Romani (Comité español)*. J-30: Valencia, Madrid, 286-287.
- CORRALES, P., SUÁREZ, J. y ARANCIBIA, A., 2018, La elaboración de ánforas en la Bahía de Malaca. Estado de la cuestión, en R. JÁRREGA (coord.), *Estudios sobre ánforas hispanas*, Ex Officina Hispana, Cuadernos de la SECAH 3, 113-132.
- CORTIJO, M. L., 1990-1991, La política territorial julio-claudia y flavia en la Bética, *Memorias de Historia Antigua* 11-12, 249-294.
- CORZO, S., 2009, Actividad arqueológica preventiva en el yacimiento de Arroyo Vaquero II. Estepona (Málaga), *Anuario Arqueológico de Andalucía / 2004*, vol. I, Junta de Andalucía, 2505-2510.
- DE LAET, S. J., 1975, *Portorium : Étude sur l'organisation douanière chez les romains, surtout à l'époque du Haut-Empire*, Nueva York.
- DEL CASTILLO, S., 2016, El origen jurídico público del *Ius Fiscale*. Parte segunda: Las finanzas públicas del Principado en Roma, *Ars Iuris Salmanticensis*, vol. 4, 37-73.
- DÍAZ, M. J., CUMPIÁN, A. y SÁNCHEZ, P. J., 2010, Intervención arqueológica preventiva en las obras de ampliación de aparcamientos en el aeropuerto de Málaga, *Anuario Arqueológico de Andalucía / 2005*, Junta de Andalucía, 2430-2439.
- ESPINOSA, A. y CASTILLO, R., 1996, Fondeaderos de época antigua en la costa mediterránea de la Tarraconense, en S. F. RAMALLO (coord.), *Aulas del Mar. Aula de Arqueología Subacuática II. Comercio y Tráfico Marítimo en la Antigüedad*, Murcia, 55-85.
- FERNÁNDEZ, P., 1995, Algunas precisiones sobre el sistema fiscal romano, *Espacio, Tiempo y Forma, Serie II, Historia Antigua* 8, 159-181.
- FERNÁNDEZ, L. E., SUÁREZ, J. y BRAVO, S., 2005, El Arraijnal, un nuevo centro de producción de salazones en el litoral de la bahía de Málaga. Primeros datos, *Mainake* XXVII, 323-351.
- FINLEY, M. I., 1982, *La economía de la Antigüedad*, Fondo de Cultura Económica, México.
- FLORIDO, D. D., GARCÍA, E., NAVARRETE, V., RUIZ, N. y SABASTRO, M. A., 2012, Varar y comerciar en la marisma. Guadalmar y el entorno del Cerro del Villar en época tardoarcaica, en E. GARCÍA (ed.), *Diez años de arqueología fenicia en la provincia de Málaga (2001-2010)*. María del Mar Escalante Aguilar in memoriam, Monografías Arqueología Junta de Andalucía, 137-170.
- GARCÍA ALFONSO, E., 2017, Aproximación a los fondeaderos fenicios de la bahía de Málaga y su evolución: paleografía y arqueología, en M. MARTÍNEZ, J. M. GARCÍA, J. BLÁNQUEZ y Á. INIESTA (eds.), *Mazarrón II. Contexto, viabilidad y perspectivas del barco B-2 de la bahía de Mazarrón. En homenaje a Julio Mas García*, Universidad Autónoma de Murcia, 341-383.

- GARCÍA VARGAS, E., 2003, Las ánforas olearias béticas del tipo Dressel 20 y sus sellos. A propósito de un libro reciente del profesor Genaro Chic García, *Gerión. Revista de Historia Antigua* 21 (2), 73-81. Recuperado de: <https://revistas.ucm.es/index.php/GERI/article/view/GERI0303220073A>
- GARCÍA, E. y BERNAL, D., 2009, Roma y la producción de *garum* y *salsamenta* en la costa meridional de *Hispania*. Estado actual de la investigación, en D. BERNAL (ed.). *Arqueología de la pesca en el Estrecho de Gibraltar. De la Prehistoria al fin del Mundo Antiguo*, Universidad de Cádiz, 133-182.
- GARCÍA, E. y LAVADO, M. L., 1995, Ánforas alto, medio y bajoimperiales producidas en el alfar de Puente Melchor (Villanueva, Paso a Nivel: Puerto Real, Cádiz), *SPAL: Revista de prehistoria y arqueología de la Universidad de Sevilla* 4, 215-228. <https://doi.org/10.12795/spal.1995.i4.08>
- GARCÍA, E. y MARTÍNEZ, J., 2009, Fuentes de riqueza y promoción social de los *negotiantes salsarii* béticos durante el Alto Imperio romano. Una aproximación diacrónica, *Archivo Español de Arqueología* 82, 133-152.
- GARCÍA, E., ALONSO, C., JIMÉNEZ, M. y MACLINO, I., 2005, Perspectivas de investigación sobre puertos y fondeaderos en el sur de Hispania, en A. G. ZEVI y R. TURCHETTI (eds.), *Le strutture dei porti e degli approdi antichi*, II Seminario. Roma-Ostia Antica, 16-17 aprile 2004, 3-21.
- GARCÍA, V. y VILLASECA, F., 2016, Finca El Secretario (Fuengirola), en R. HIDALGO (coord.), *Las villas romanas de la Bética*, vol. II, Universidad de Sevilla, 504-512.
- GARRIDO, A. y CISNEROS, J., 1990, Informe preliminar de la excavación de Arroyo Vaquero. Estepona, Málaga, *Anuario Arqueológico de Andalucía / 1987*, vol. III, Junta de Andalucía, 424-427.
- GÓMEZ, M. I., GARCÍA, M., MARISCAL, D. y TORRES F., 2003, El asentamiento romano de Guadalquítón-Borondo (San Roque, Cádiz). Nuevos datos sobre el comercio de las salazones en el sur peninsular, *Almoraima: revista de estudios campogibraltares* 29, 151-162.
- GONZÁLEZ, H., 2010, La llegada de Ánforas Hispanas a Germania durante los últimos siglos de la dominación romana. Una cuestión para el futuro, *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad Autónoma de Madrid (CuPAUAM)* 36, 107-129. <https://doi.org/10.15366/cupauam2010.36.006>
- GUZMÁN, F. J., 2015, La Bética en la geopolítica de Augusto, en C. MÁRQUEZ y E. MELCHOR (coords.), *La Bética en tiempos de Augusto: aspectos históricos y arqueológicos*, Universidad de Córdoba, 41-57.
- HALEY, E. W., 1990, The fish-sauce trader L. Iumius Puteolanus, *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik* 80, 72-78.
- LAGÓSTENA, L., 2001, *La producción de salsas y conservas de pescado en la Hispania romana (II a.C.-VI d.C.)*, Col.lección Instrumenta 11, Universitat de Barcelona, Barcelona.
- LAGÓSTENA, L. y CAÑIZAR, J. L., 2010, *Salinae maritimae en Baetica*: condiciones ambientales y consideración jurídica, en E. HERMON (dir.), *Riparia dans l'Empire romain: pour la définition du concept*, BAR International Series 2066, Oxford, 67-84.
- LÓPEZ, J. L. y MORA, B., 2002, *Malaka* y las ciudades fenicias en el Occidente Mediterráneo. Siglos VI a. C.-I d. C., *Mainake* XXIV, 181-214.
- LUACES, M. y SÁEZ, A. M., 2020, Gadir/Gades, charniere entre deux mondes: dynamiques du commerce maritime gaditain entre l'Atlantique et la Méditerranée (IV-I S. av. J.-C.), *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social* 22, 245-280. [https://doi.org/10.25267/rev\\_atl-mediterr\\_prehist\\_arqueol\\_soc.2020.v22.17](https://doi.org/10.25267/rev_atl-mediterr_prehist_arqueol_soc.2020.v22.17)
- MARTÍN, J. A., GARCÍA, J. R. y GODOY, D., 2018, Epigrafía suelitana: estado actual de la investigación y nuevas aportaciones, *Florentia Iliberritana: Revista de estudios de Antigüedad Clásica* 29, 363-380.
- MARTÍN, A. M., TOMASSETTI, J. M., NAVARRO, I., SUÁREZ, J. y FERNÁNDEZ, C., 2017, Excavación preventiva en el ámbito de las calles

- Málaga y Caridad del casco histórico de Estepona (Málaga). Espacios funerarios al este del río Calancha durante la Antigüedad y la Edad Media, *Anuario Arqueológico de Andalucía / 2008*, Junta de Andalucía, 449-4461.
- MATEO, D., 2016, Tráfico portuario y comercio anfórico entre *Malaca* y la cuenca cordobesa en el periodo tardorrepblicano, en R. JÁRREGA y P. BERNI (eds.), *Amphorae ex Hispania: paisajes de producción y consumo*, Monografías Ex Officina Hispana III, Madrid, 376-388.
- MAYORGA, J. F., ESCALANTE, M. M. y CISNEROS, M. I., 2005, Evolución urbana de la Málaga romana. Desde sus inicios hasta el siglo III d. C., *Mainake XXVII*, 141-168.
- MORA, B. y ARANCIBIA, A., 2010, La bahía de Málaga en los periodos púnico y romano-repUBLICANO: viejos problemas y nuevos datos, *Mainake XXXII* (2), 813-836.
- MORA, B. y CORRALES, P., 1997, Establecimientos salsarios y producciones anfóricas en los territorios malacitanos, *Figlinae Malacitanae. La producción de cerámica romana en los territorios malacitanos*, Universidad de Málaga, 27-59.
- NAVARRO, I., SUÁREZ, J., FERNÁNDEZ, L. E., SANTAMARÍA, J. A., SOTO, A. y SÁNCHEZ, J. M., 1999, Informe definitivo de la excavación arqueológica de urgencia en el solar n.º 18 de Calle Genalguacil, Estepona, Málaga, *Anuario Arqueológico de Andalucía / 1994*, vol. III, Junta de Andalucía, 378-381.
- NICOLET, C., 1979, *Tributum. Recherches sur la fiscalité directe sous la République romaine*, Dr. Rudolf Habelt, Bonn.
- NIETO, X., 1997, Le commerce de cabotaje et de redistribution, en P. GIANFROTTA, X. NIETO, P. POMEY y A. TECHERNIA (eds.), *La navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, 146-159.
- PADILLA, A., 1998, Apuntes sobre el comercio y el transporte de mármoles en la Bética de los siglos I-II, *Florentia Iliberritana: Revista de estudios de Antigüedad Clásica* 9, 283-304.
- PARODI, M. J., 2001, *Ríos y lagunas de Hispania como vías de comunicación. La navegación interior en la Hispania romana*, Écija: Gráficas Sol, Écija.
- PÉREZ, J. A., 2002, *Metalla y territoria* en el Oeste de la *Baetica*, *Habis* 33, 407-431. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/11441/30599>
- PINEDA DE LAS INFANTAS, G., 2007, Villas romanas de Benalmádena Costa, *Mainake XXIX*, 291-314.
- POSAC, C. y RODRÍGUEZ-OLIVA, P., 1979, La villa romana de Sabinillas (Manilva), *Mainake I*, 129-145.
- PUERTAS, R., 1986-1987, Los hallazgos arqueológicos de Torreblanca del Sol (Fuengirola), *Mainake VIII - IX*, 145-200.
- RAMON, J., 2008, El comercio púnico en Occidente en época tardorrepUBLICANA (siglos -II/-I). Una perspectiva actual según el tráfico de productos envasados en ánforas, en J. UROZ, J. M. NOGUERA y F. COARELLI (eds.), *Iberia e Italia: modelos romanos de integración territorial*, Murcia, 63-100.
- RAMOS, J., PÉREZ, J. M. y PÉREZ, L., 1995, Excavaciones en el Peñón del Cuervo (La Araña, Málaga), *Anuario Arqueológico de Andalucía / 1992*, vol. III, Junta de Andalucía, 520-525.
- RODRÍGUEZ-OLIVA, P., 1977, Las ruinas romanas del faro de Torrox y el problema de *Cavicum*, *Jábega* 20, 10-22.
- RODRÍGUEZ-OLIVA, P. y BELTRÁN, J., 2008, Arqueología de las *villae* romanas de la costa malacitana, *Habis* 38, 223-243. Disponible en: <http://hdl.handle.net/11441/12729>
- RODRÍGUEZ-OLIVA, P. y BELTRÁN, J., 2016a, Faro de Torrox (Torrox), en R. HIDALGO (coord.), *Las villas romanas de la Bética*, Vol. II, Universidad de Sevilla, 631-646.
- RODRÍGUEZ-OLIVA, P. y BELTRÁN, J., 2016b, Benalroma (Benalmádena), en R. HIDALGO (coord.), *Las villas romanas de la Bética*, Vol. II, Universidad de Sevilla, 483-490.
- RODRÍGUEZ-OLIVA, P. y BELTRÁN, J., 2016c, Los Molinillos (Benalmádena), en R. HIDALGO

- (coord.), *Las villas romanas de la Bética*, Vol. II, Universidad de Sevilla, 491-497.
- RODRÍGUEZ-OLIVA, P. y BELTRÁN, J., 2016d, Torremuelle (Benalmádena), en R. HIDALGO (coord.), *Las villas romanas de la Bética*, Vol. II, Universidad de Sevilla, 498-503.
- RODRÍGUEZ-OLIVA, P. y BELTRÁN, J., 2016e, Torreblanca del Sol (Fuengirola), en R. HIDALGO (coord.), *Las villas romanas de la Bética*, Vol. II, Universidad de Sevilla, 538-544.
- RODRÍGUEZ-OLIVA, P. y BELTRÁN, J., 2016f, La Butibamba de la Cala del Moral (Mijas), en R. HIDALGO (coord.), *Las villas romanas de la Bética*, Vol. II, Universidad de Sevilla, 574-579.
- RODRÍGUEZ-OLIVA, P. y BELTRÁN, J., 2016g, Río Verde (Marbella), en R. HIDALGO (coord.), *Las villas romanas de la Bética*, Vol. II, Universidad de Sevilla, 562-573.
- ROSTOVITZEF, M., 1937, *Historia social y económica del Imperio Romano*, Tomo I, Espasa Calpe, Madrid.
- ROUGÉ, J., 1966, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire Romain*, S.E.V.P.E.N, París.
- SÁEZ, A. M. y DÍAZ, J. J., 2012, Entre tierra y mar, entre lo púnico y lo romano. Adaptaciones económicas y territoriales en un medio cambiante: algunas notas sobre paleografía y sistemas de explotación, en B. MORA y G. CRUZ (coords.), *La etapa neopúnica en Hispania y el Mediterráneo centro occidental: identidades compartidas*, Universidad de Sevilla, 259-300.
- SÁEZ, A. M., ARANCIBIA, A., CHACÓN, C. y MORA, B., 2021, La producción anfórica y el territorio de *Malaka/Malaca* entre los siglos VI y I a. C. Nuevos datos de las excavaciones en el área alfarera de la avenida Juan XXIII, en C. FERNÁNDEZ, C. M. HERAS, Á. MORILLO, M. M. ZARZALEJOS, C. FERNÁNDEZ y M. R. PINA (eds.), *De la costa al interior. Las cerámicas de importación en Hispania*, Monografías Ex Officina Hispana V, Tomo II, Madrid, 759-777.
- SAINZ DE BUJANDA, F., 1963, Teoría jurídica de la exención tributaria. Informe para un coloquio, *Hacienda y Derecho*, Vol. III, Instituto de Estudios Políticos, Madrid.
- SALADO, J. B., 2005, La villa romana de la Torre de Benagalbón, Málaga. Primera descripción, *Mainake XXVII*, 353-378.
- SALADO, J. B. y PÉREZ, A., 2016, Torre de Benagalbón (Rincón de la Victoria), en R. HIDALGO (coord.), *Las villas romanas de la Bética*, Vol. II, Universidad de Sevilla, 590-600.
- SÁNCHEZ, M., 1984, *Encuentro con Estepona*, M. Sánchez D.L., Granada.
- SÁNCHEZ, P. J., MELERO, F. y CUMPIÁN, A., 2005, Málaga y el Bajo Imperio. Evolución de la ciudad entre los siglos III y VII, *Mainake XXVII*, 169-186.
- SARMENTERO, M. M., 2013, El comercio en *Maenoba* entre los siglos III a. C.-II d. C., en base a las monedas encontradas en los alrededores del Cerro del Mar, *Florentia Iliberritana: Revista de estudios de Antigüedad Clásica* 24, 245-267.
- SERRANO, E., 2004, Alfares y producciones cerámicas en la provincia de Málaga. Balance y perspectivas, en D. BERNAL y L. G. LAGÓSTENA (eds.), *Figlinae Baeticae. Talleres alfareros y producciones cerámicas en la Bética romana (ss. II a. C.-VII d. C.)*, Oxford, 161-194.
- SOTO, L., 1976, Descubrimiento de Salduba en Estepona, *Jábega* 13, 47-56.
- SOTO, A., CUMPIÁN, A. y SÁNCHEZ, P. J., 2004, Intervención arqueológica de urgencia en la finca de La Cizaña (Torremolinos, Málaga), *Anuario Arqueológico de Andalucía / 2001*, vol. 3, Tomo 2, Junta de Andalucía, 789-803.
- WESTERDAHL, C., 1992, The Maritime Cultural Landscape, *International Journal of Nautical Archaeology* 21(1), 5-14. <https://doi.org/10.1111/j.1095-9270.1992.tb00336.x>
- WULFF, F., 1996, La acción colonizadora de Augusto en la Bética, en E. ORTIZ DE URBINA y J. SANTOS (eds.), *Teoría y práctica del ordenamiento municipal en Hispania. Revisiones de Historia Antigua II*, Vitoria, 41-52.