

EL TEMA: DE GADES A TÁNGER MED: LA TRADICIÓN DEL FUTURO EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR

¿QUÉ TIENE QUE VER GADES CON TÁNGER MED? SOBRE LA UTILIDAD Y EL PERJUICIO DE LA HISTORIA COMPARADA

Sabine Panzram

Las ciudades portuarias son un tipo *sui generis* de ciudad. Son puntos de partida de un desarrollo militar y económico del mundo, intersecciones del comercio terrestre y marítimo, del intercambio local, regional y suprarregional de mercancías, configuradas decisivamente por las actividades económicas, la migración, el cosmopolitismo, en resumen, «espacios condensados de movilidad humana».¹ Una ciudad portuaria como *Gades* no sólo contaba con los elementos habituales de la infraestructura y la arquitectura romanas, que mostraban monumentalmente su regularidad, sino también con un ‘Waterfront’ de elaborado diseño: el sistema ortogonal de calles, los acueductos, los edificios de fuentes y termas, los santuarios céntricos que dominaban las plazas, a los que conducían calles con hileras de columnas, los imponentes teatros y las sólidas fortificaciones complementaban las dársenas portuarias, los rompeolas y los enormes muelles, un faro —en parte de mármol blanco—, amplios muelles con bóvedas para acomodar a las tripulaciones de los barcos que iban llegando (Figura 1). Estatuas de tamaño mayor que el natural flanqueaban la entrada al puerto, que ofrecía seguridad frente al impredecible oleaje, pero también frente a la piratería.² Al mismo tiempo, sin embargo, el puerto de *Gades* también funcionaba como puerta, tanto de «salida» como de «entrada», pero preferentemente esto último: para mercaderes, para miembros del ejército y de la administración imperial, magistrados y funcionarios subalternos, para viajeros, visitantes, peregrinos, artistas y eruditos, para emigrantes que pretendían no sólo quedarse por poco tiempo, sino quedarse a largo plazo, quizá para siempre. Complementaban la sociedad del *municipium*, de la que sólo conocemos por el nombre

- 1 Lars Amenda y Malte Fuhrmann (2007). *Hafenstädte in globaler Perspektive*. Einleitung, en L. Amenda y M. Fuhrmann (eds). *Hafenstädte: Mobilität, Migration, Globalisierung* (Comparativ, 17.2). Leipzig: Leipziger Universitäts-Verlag, pp. 7–11; Carola Hein (2011) (ed.). *Port Cities. Dynamic Landscapes and Global Networks*. Londres; Nueva York: Routledge; Alice Mah (2014). *Port Cities and Global Legacies. Urban Identity, Waterfront Work, and Radicalism*. Londres; Nueva York: Palgrave Macmillan. Este artículo ha sido escrito en el marco del Centro de Estudios Avanzados «RomanIslam – Center for Comparative Empire and Transcultural Studies» de la Universidad de Hamburgo, financiado por la Fundación Alemana de Investigación (DFG).
- 2 Así, por ejemplo, en Caesarea Maritima (Flavio Iosefo, *Bellum Judaicum* 1,21,5–8) y Alejandría (Estrabón, *Geographica* 17,1,6–10). Ahora ofrecen estudios de caso del Mediterráneo oriental Sabine Ladstätter; Felix Pirson y Thomas Schmidts (eds.) (2014). *Häfen und Hafenstädte im östlichen Mittelmeerraum von der Antike bis in byzantinische Zeit. Neue Entdeckungen und aktuelle Forschungsansätze / Harbors and Harbor Cities in the Eastern Mediterranean from Antiquity to the Byzantine Period: Recent Discoveries and Current Approaches*. 2 vols. (BYZAS, 19. Veröffentlichungen des Deutschen Archäologischen Instituts Istanbul / Österreichisches Archäologisches Institut Sonderschriften, 52). Estambul: Zero Prod. Ltd.; Stefan Feuser (2020). *Hafenstädte im östlichen Mittelmeerraum vom Hellenismus bis in die römische Kaiserzeit. Städtebau, Funktion, Wahrnehmung* (Urban Spaces, 8). Berlín; Boston: De Gruyter; para el Mediterráneo occidental siguen siendo un desiderátum.

a las élites, es decir, a quienes dominaban el discurso político y, por sus honores y donaciones, el espacio público, ya que ocupaban los cargos de prestigio o las posiciones clave de la red de relaciones socioeconómicas, con «subélites», como los miembros de asociaciones de culto y profesionales, es decir, *ingenui*, *peregrini* y *liberti*.³ Así pues, una ciudad portuaria como *Gades* tenía una estructura social mucho más diferenciada y étnicamente más mezclada que otras comparables por su estructura y situadas en el interior.

Figura 1: Reconstrucción del paisaje urbano imperial.



Fuente: Darío Bernal Casasola (Universidad de Cádiz).

Los puertos de hoy, como Tánger Med, se presentan como una serie de terminales de contenedores: como una instalación fuera de la ciudad altamente automatizada y protegida por vallas, en la que apenas hay trabajadores. El tamaño de las tripulaciones de los buques portacontenedores, necesarias para su operación,

3 Sobre esto, véanse ejemplos en Dorothea Rohde (2012). *Zwischen Individuum und Stadtgemeinde. Die Integration von collegia in Hafenzstädten* (Studien zur Alten Geschichte, 15). Maguncia: Verlag Antike; Mireille Cébeillac-Gervasoni y Fausto Zevi (2000). Pouvoir local et pouvoir central à Ostie. Étude prosopographique, en M. Cébeillac-Gervasoni (ed.). *Les élites municipales de l'Italie péninsulaire de la mort de César à la mort de Domitien entre continuité et rupture. Classes sociales dirigeantes et pouvoir central* (Collection de l'École Française de Rome, 271). Roma: École Française de Rome, pp. 5-31; Pascal Arnaud y Simon Keay (eds.) (2020). *Roman Port Societies. The Evidence of Inscriptions* (British School at Rome Studies). Cambridge; Nueva York: Cambridge University Press.

¿Qué tiene que ver *Gades* con Tánger Med? Sobre la utilidad y el perjuicio de la historia comparada

se está reduciendo de manera inversamente proporcional a su tamaño, que crece cada año. En consecuencia, son pocos los marinos que siguen bajando a tierra, lo que caracterizó la vida de toda ciudad portuaria durante siglos. El ‘Waterfront’ de Tánger, a unos 50 km de distancia, parece a su vez una escenificación museística del puerto histórico. El paisaje intercambiable de terminales de contenedores y grúas automatizadas ya no necesita ninguna proximidad con los espacios urbanos. Es un «no lugar» sin rostro de la posmodernidad.⁴ Al mismo tiempo, en la economía de contenedores de la globalización contemporánea, los puertos actuales como Tánger Med se consideran encrucijadas de *flows* y *connections*, como *vertical nodes* que enlazan redes diferentes y superpuestas, «puntos de anclaje de la interconexión» (Figura 2).⁵

Figura 2: Vista de Tánger Med.



Fuente: Sabine Panzram (Universidad de Hamburgo).

¿Qué tiene que ver *Gades* con Tánger Med, el actual puerto de Tánger? En lo que sigue, no se trata de rastrear el desarrollo de ambas ciudades portuarias en el estrecho de Gibraltar ni de escribir la historia urbana en el sentido clásico, es decir, desde la antigüedad hasta la modernidad o el presente. Habría que centrarse entonces en el largo siglo XIX, que fue también un siglo de urbanización: las ciudades portuarias se encontraban entre las zonas de crecimiento más dinámico de la época; además de los emplazamientos industriales, fueron sobre todo estas las que experimentaron vertiginosos procesos de urbanización.⁶ Tampoco hay que olvidar

4 Marc Augé (1994). *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*. Fráncfort del Meno: Fischer.

5 Lasse Heerten (2017). «Ankerpunkte der Verflechtung. Hafenstädte in der neueren Globalgeschichtsschreibung», *Geschichte und Gesellschaft*, 43, pp. 146-175, aquí p. 166.

6 Josef W. Konvitz (1978). *Cities & the Sea. Port City Planning in Early Modern Europe*. Baltimore; Londres: John Hopkins

las consecuencias que tuvo para esta zona del estrecho de Gibraltar el apogeo de la navegación a vapor, es decir, las décadas comprendidas entre los años 1830/40 y 1950/60, cuando la energía del vapor permitió un aumento masivo del tráfico y enlazó puertos en rutas marítimas muy frecuentadas. En aquella época, el desarrollo portuario de ciudades como Glasgow, Barcelona o Bombay se produjo cronológicamente casi en paralelo dentro de una red interconectada en expansión: Sandip Hazareesingh habla de «interconnected synchronicities». ⁷ Los puertos se transformaron en complejos en continua expansión de muelles, grúas, almacenes y astilleros; se excavaron dársenas artificiales y se profundizaron los ríos para adaptar las infraestructuras a los barcos de vapor, cada vez más grandes. Otras partes del globo apenas estaban conectadas a esta red global, que no se expandía por todas partes al mismo ritmo ni estaba igualmente entretejida en todos los lugares. El centro estaba en el Atlántico norte, donde se encontraban los cuatro mayores puertos de la era del vapor: Londres, Liverpool, Hamburgo y Nueva York. La ruta más transitada del mundo conectaba Nueva York con los puertos del noroeste de Europa, que a su vez estaban conectados con Río de Janeiro y Buenos Aires. Otras rutas importantes pasaban por el Mediterráneo y el Canal de Suez, el Océano Índico a través del estrecho de Malaca hasta Japón, y por la costa occidental africana y el Cabo de Buena Esperanza hasta Australia. La única línea marítima importante que no tenía su origen en el noroeste europeo era el tráfico transpacífico de Hong Kong a San Francisco vía Yokohama. A pesar de la concentración de considerables volúmenes comerciales en estas rutas, la red mundial de transporte seguía siendo muy diversa; ni siquiera la navegación a vela se volvió insignificante de golpe con la introducción de los barcos de vapor. Sin embargo, la tecnología del vapor marcó un punto de inflexión, ya que el crecimiento de las mercancías transportadas por los nuevos buques de vapor fue exponencial, mientras que el tonelaje embarcado en los veleros apenas aumentó.

Así pues, no se trata ni de la historia urbana clásica ni de la importancia de dos puertos en la red mundial de transportes, que fomentó la innovación tecnológica. La cuestión que hay que plantearse es más bien hasta qué punto el crecimiento económico de una región a ambos lados del estrecho de Gibraltar pudo y puede controlarse en diferentes momentos y qué factores fueron y son decisivos para ello. El objetivo es distinguir entre los distintos niveles y, por tanto, la construcción física e imaginaria de los espacios creados por las conexiones económicas o de infraestructura, las estructuras estatales y, por último, pero no por ello menos importante, las tecnologías de la comunicación: de la ciudad portuaria como espacio urbano, su interconexión con el *hinterland* y su interdependencia con el territorio imperial o nacional o las de carácter global. El punto de partida del análisis son

Press [reimpr. Baltimore 2019]; Andrew Lees y Lynn Holten Lees (2007). *Cities and the Making of Modern Europe 1750-1914*. Cambridge: Cambridge University Press, pp. 256-259; Jürgen Osterhammel (2009). *Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*. Múnich: C. H. Beck.

7 Sandip Hazareesingh (2009). «Interconnected Synchronicities. The Production of Bombay and Glasgow as Modern Global Ports c. 1850-1880», *Journal of Global History*, 4, pp. 7-31.

¿Qué tiene que ver *Gades* con Tánger Med? Sobre la utilidad y el perjuicio de la historia comparada

esbozos sociohistóricos de las ciudades portuarias de *Gades* (Cádiz) y *Tingis* (Tánger), cuyo desarrollo urbanístico y social sólo adquiere un perfil significativo cuando se contemplan en conjunto. La discusión sobre la cuestión de una conexión entre *Gades* y Tánger Med se basa en las tensiones de la existencia humana y la interacción en un contexto de desafíos existenciales estructuralmente idénticos, pero siempre nuevos para cada generación, sobre un trasfondo principalmente económico. El artículo concluye con algunas reflexiones básicas sobre las ventajas y desventajas de una perspectiva comparativa y sobre los conocimientos que pueden obtenerse de un enfoque interdisciplinar y transepocal.

***Gades* - «Muchos puertos» en el fin del mundo**

Los colonos, que probablemente partieron en el siglo IX u VIII a. C. de Tiro (Sur) hacia el extremo occidental del Oikumene en busca de los metales codiciados, fundaron «muchas Gadeira».⁸ Las islas de la costa, Erytheia y Kotinoussa, y el continente, donde los tirios construyeron asentamientos, se complementaban en la medida en que la ubicación geoestratégicamente importante y el acceso directo a los recursos del *hinterland* fomentaban su comercialización. Con toda probabilidad, el santuario de Melkart también estuvo involucrado en esto: el templo del destacado representante del panteón de Tiro en la diáspora se convirtió a partes iguales en un «lieu de mémoire» de la colonización fenicio-púnica y en el símbolo del *finis terrae*. Tanto Cartago como Roma presentaron sus respetos a Melkart, que se transformó en Heracles y acabó convirtiéndose en *Hercules Gaditanus*, en la persona de sus generales más famosos, como Aníbal y César, y consultaban al oráculo.⁹ La acuñación de moneda reflejaba su función identitaria, que se combinaba con el orgullo de la ciudad por su pasado fenicio-púnico.¹⁰ Por consiguiente, las estructuras sobre las que se iba a asentar la «nueva ciudad», que se construyó en la segunda mitad del siglo I a. C., son fenicio-púnicas. Sin embargo, este «boom de la construcción», que al parecer se inició con la concesión por parte de César de la ciudadanía romana en el año 49 y no con la elevación a la categoría de capital del *conventus Gaditanus*, dio lugar a un paisaje urbano genuinamente romano que, además de los elementos habituales de la infraestructura y la arquitectura urbanas de Roma, se caracterizó por la construcción de varios puertos.¹¹ Así, las murallas encierran una superficie de

8 Justino, *Epitoma historiarum Philippicarum Pompei Trogi* 44,5,2; Veleyo Patérculo, *Historia Romana* 2,3,3; Estrabón, *Geographica* 1,3,2; Sexto Pomponio, *Digesta* 3,6,46; Plinio el Viejo, *Naturalis historia* 5,76. Estrabón, *Geographica* 3,5,3 y 5-6; Plinio el Viejo, *Naturalis historia* 4,119-120.

9 Aníbal: Tito Livio, *Ab urbe condita* 21,21,9; Silio Itálico, *Punica* 3,1-60; Suetonio, *Divus Iulius* 7, cf. Plutarco, *Caesar* 11,3; Dión Casio, *Historia Romana* 37,52,2; 41,24,2. Sobre el santuario sigue siendo fundamental Antonio García y Bellido (1963). «Hercules Gaditanus», *AEA*, 36 (107), pp. 70-153; véase, de aparición más reciente, Leonor de Bock Cano (2005). *El templo de Hércules gaditano: realidad y leyenda*. Cádiz: Fundación Vipren.

10 María Paz García-Bellido y Cruces Blázquez Cerrato (2001). *Diccionario de cecas y pueblos hispánicos 1: Introducción*. Part 2: *Catálogo de cecas y pueblos que acuñan moneda. Textos universitarios*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas; Departamento de Historia Antigua y Arqueología, pp. 146-154; véase también Elena Moreno Pulido (2019). *Imagen, identidad y moneda en el Fretum Gaditanum* (Atlante. Estudios de Arqueología, Prehistoria e Historia Marítima, 1). Cádiz: Ed. Universidad de Cádiz.

11 Tito Livio, *Ab urbe condita*. *Periochae* 110; Dión Casio, *Historia Romana* 41,24,1; Plinio el Viejo, *Naturalis historia* 3,7.

unas 50 ha, organizando un sistema viario que pudo retomar trazados prerromanos o estar organizado ortogonalmente; uno de los acueductos más largos de Hispania (más de 75 km) proporcionaba el suministro de agua, y entre los santuarios estaban tanto los que recordaban a la época primitiva —además de Hércules Gaditano, se rendía culto a Kronos-Saturno, es decir, Baal Hammon,¹² y Venus Marina, es decir, Astarté—¹³ como los que remitían claramente a Roma, como un templo a Minerva¹⁴ o un tetrástilo, que con toda probabilidad pudo estar dedicado al propio Augusto.¹⁵ Uno de los tres recintos, el teatro, estaba situado a la entrada del canal portuario que separaba las dos islas, y puede haber sido un elemento clave de la silueta de la ciudad al entrar desde el mar (Figura 3). En cualquier caso, ambas islas contaban con puertos, el menor de los cuales daba al Atlántico, mientras que el mayor daba al continente y, por tanto, estaba protegido de tal forma que era posible la carga y descarga a gran escala.¹⁶ También había un ἐπίγειον en tierra firme, el llamado Portus Gaditanus, y varios embarcaderos —de ánforas y madera (de pino)— a lo largo de las penínsulas. Un faro situado frente al puerto mayor facilitaba la entrada a la bahía de Gades; otro pudo haber señalado el camino hacia el *portus*.

Sobre esto y en adelante Ángel Ventura Villanueva (2008). Gadir-Gades, en P. León-Castro Alonso (ed.). *Arte romano de la Bética I: Arquitectura y Urbanismo*. Sevilla: Fundación Focus-Abengoa, pp. 76-81; Darío Bernal Casasola y Macarena Lara Medina (2012). Desenterrando a Gades. Hitos de la arqueología preventiva, mirando, en J. Beltrán Fortes y O. Rodríguez Gutiérrez (eds). *Hispaniae urbes. Investigaciones arqueológicas en ciudades históricas* (Historia y geografía, 203). Sevilla: Universidad de Sevilla, pp. 423-473; Ana María Niveau de Villedary y Mariñas (2014). De colonia a ciudad. Algunos apuntes sobre la situación y naturaleza de la ciudad de Gadir, en C. Ferrando Ballester y B. Costa (eds). *In amicitia. Miscel·lània d'Estudis en Homenatge a J. H. Fernández*. Ibiza: Grup Fent, pp. 485-501; Macarena Lara Medina (2019). *Urbs Iulia Gaditana. Arqueología y urbanismo de la ciudad romana de Cádiz al descubierto* (Atlante. Estudios de Arqueología, Prehistoria e Historia marítima, 2). Cádiz: Universidad de Cádiz; véase también Francisco Javier Lomas Salmonte (2011). *Nueva Historia de Cádiz. 1: Antigüedad*. Madrid: Sílex Ediciones, pp. 191-246.

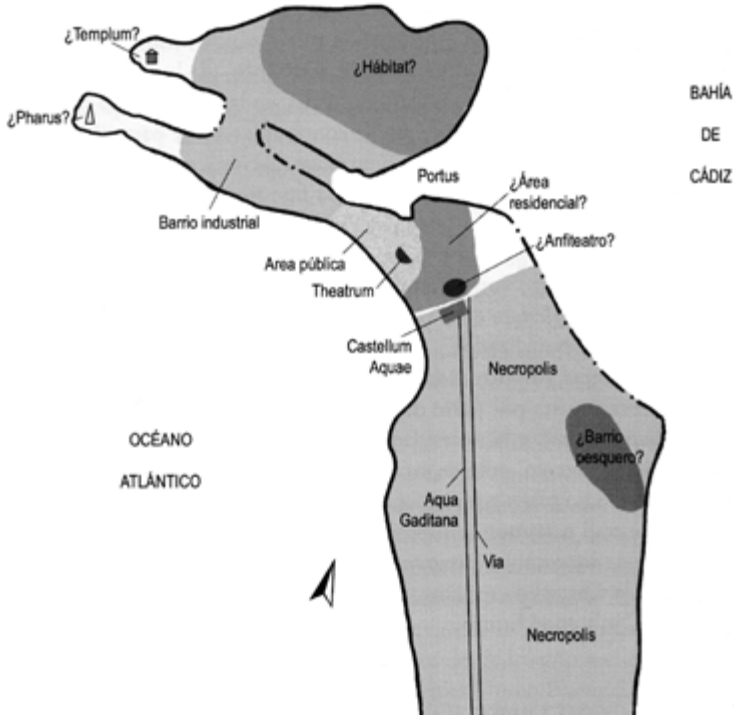
12 Estrabón, *Geographica* 3,5,3.

13 Plinio el Viejo, *Naturalis historia* 4,120; Avieno, *Ora marítima* 314-317; IRPC 438; 443.

14 IRPC 120.

15 María Paz García-Bellido y Cruces Blázquez Cerrato (2001). *Diccionario de cecas y pueblos hispánicos 1: Introducción*. Part 2: *Catálogo de cecas y pueblos que acuñan moneda*. Textos universitarios. Op. Cit., pp. 146-154, aquí p. 154 / 13^a 77; cf. RPC 94-95.

16 Oswaldo Arteaga Matute; Horst D. Schulz y Anna-Maria Roos (2008). «Geoarqueología Dialéctica en la Bahía de Cádiz», *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 10, pp. 21-116; Luis María Cobos Rodríguez; Ángel Muñoz Vincente y Lorenzo Perdígones Moreno (1995-1997). «Intervención arqueológica en el solar del antiguo Teatro Andalucía de Cádiz: la factoría de salazones y la representación gráfica del faro de Gades», *Boletín del Museo de Cádiz*, 7, pp. 115-132; Darío Bernal Casasola (2022). *Gades, puerto principal de redistribución comercial de Hispania*. Síntesis de su sistema portuario, en A. Lasheras; J. Ruiz de Arbulo y P. Terrado (eds.). *Actes 5^e Congrès Internacional d'Arqueologia i Món Antic. Ports romans. Arqueologia dels sistemes portuaris*. Tarragona: Indústries Gràfiques Gabriel Gibert, pp. 37-60.

Figura 3: Propuesta general sobre el urbanismo de *Gades*.

Fuente: Darío Bernal Casasola (2008). «*Gades* y su bahía en la Antigüedad. Reflexiones geoarqueológicas y asignaturas pendientes», *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 10, pp. 267-308, aquí p. 286 / fig. 8.

También en el plano económico, *Gades* actuaría como «centre créateur, capteur et redistributeur» de primer orden en el llamado «Círculo del Estrecho»,¹⁷ como lo había hecho desde su fundación: la *pax Augusta* habría permitido a la ciudad consolidar incluso su posición tradicionalmente ya privilegiada (Figura 4). Debido a que los barcos que transportaban las rentas del Valle del Bétis —incluido el aceite de la Bética como parte de la anona y los metales de las futuras minas imperiales en Sierra Morena— ahora debían hacer escala aquí, funcionaba como punto de partida para el Atlántico-Marítimo, y la ruta que conducía tanto a *Ostia* como a *Puteoli* (Pozzuoli) se convirtió en una de las más importantes del Imperio.¹⁸ Una riqueza inagotable de grano, vino, aceite de excelente calidad,

17 Laurent Callegarin (2008). «La côte maurétanienne et ses relations avec le littoral de la Bétique (fin du III^e s. a. C.-1^{er} s. p. C.)», *Mainake*, 30, pp. 289-328.

18 Sobre esto es fundamental Genaro Chic García (1997). *Historia económica de la Bética en época de Augusto*. Sevilla: Padilla; Genaro Chic García (2008). «La ordenación territorial en la Bahía de Cadiz durante el alto Imperio

ganado y caza, ostras, anguilas de mar y atún, parece haber salido de *Gades* en «enormes cargueros». ¹⁹ En cualquier caso, la bahía, al igual que la campiña adyacente, contaba con los alfares necesarios para la producción de las ánforas, que funcionaban como contenedores de transporte, en una densidad no conocida en ningún otro lugar del Imperio Romano. A excepción de los Cornelii Balbi, quienes ejercían este oficio apenas salen del anonimato de la tradición; sin embargo, se puede obtener al menos una visión rudimentariamente representativa de la estructura social de la ciudad portuaria. Tío y sobrino, acaudalados amigos de César y Octavio, se vieron integrados en los círculos más íntimos del poder romano hasta un punto hasta entonces desconocido para los «forasteros», ya que fueron los primeros no itálicos en entrar en el Senado. ²⁰ El joven Balbo celebró un triunfo tras su victoria sobre los Garamantes y construyó el *theatrum Balbi* en Roma. Su ciudad natal debe tanto la arquitectura romana como la cultura griega a su iniciativa constructora, y con toda probabilidad fue él quien inició el «boom de la construcción». En general, los gaditanos vivían –según Estrabón– «en gran parte en el mar» o permanecían en Roma, a la que no era inferior en términos de población; en cualquier caso, contaba con 500 caballeros, un número que sólo *Patavium* (Padua) tenía en el Imperio. ²¹ Los gaditanos enterraban a sus muertos tanto al norte (Puerta de Tierra) como al sur de su ciudad natal (c/ Trille); al parecer, la necrópolis situada al sur de *Gades* estaba reservada principalmente a los miembros de la élite. ²² De los caballeros, sin embargo, sólo conocemos dos de la primera mitad del siglo I d. C., L. Junio Moderato Columela, el escritor, y M. M^entio Materno. ²³ Además, sabemos de diez magistrados, desde el año 44 a. C. hasta el siglo II y posteriores, que ostentaron el duunvirato, actuaron como *IIIvir* o, al menos, desempeñaron un cargo. ²⁴ Un tal M. Antonio Syriaco

romano», *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 10, pp. 325-352; Lázaro Lagóstena Barrios (2009). Productos hispanos en los mercados de Roma: en torno al consumo de aceites y salazones de Baetica en el Alto Imperio, en J. Andreu Pintado; J. Cabrero Piquero y I. Rodà de Llanza (eds). *Hispania. Las provincias hispanas en el mundo romano* (Documenta, 11). Tarragona: Institut Català d'Arqueologia Clàssica, pp. 293-308.

19 Estrabón, *Geographica* 3,2,5-6.

20 Sobre su persona y trayectoria y la de su sobrino, véase Juan Francisco Rodríguez Neila (1973). *Los Balbos de Cádiz. Dos españoles en la Roma de César y Augusto* (Anales de la Universidad Hispalense. Serie: Filosofía y Letras, 19). Sevilla: Universidad de Sevilla; Françoise des Boscs-Plateaux (2022). Les Cornelii Balbi et les transformations de l'évergétisme architectural à la fin de la République et au début du Principat, en F. d. Boscs-Plateaux (ed.). *Évergétisme et Architectures dans le monde romain* (I s. av. J.-C. - Ve s. ap. J.-C.) (Collection Archæia, 5). Paris: Université de Pau et des Pays de l'Adour, pp. 47-70; John Lamberty (2005). Amicus Caesaris. Der Aufstieg des L. Cornelius Balbus aus Gades, en A. Coskun (ed.). *Roms auswärtige Freunde in der späten Republik und im frühen Prinzipat* (Göttinger Forum für Altertumswissenschaft. Beihefte, 19). Göttinga: Duehrkohp & Radicke, pp. 155-173.

21 Estrabón, *Geographica* 3,5,3.

22 Ana María Niveau de Villedary y Mariñas (2014). De colonia a ciudad. Algunos apuntes sobre la situación y naturaleza de la ciudad de Gadir, en C. Ferrando Ballester y B. Costa (eds). *In amicitia. Miscel·lànica d'Estudis en Homenatge a J. H. Fernández. Op. Cit.*, pp. 489-491.

23 Columela, *De re rustica* 7,2,4; 8,16,9. Antonio Caballos Rufino (1998). Cities as the Basis for Supra-Provincial Promotion. The equites of Baetica, en S. Keyg (ed.). *The Archeology of Early Roman Baetica* (JRA Suppl. Series, 29). Portsmouth (R. I.): Journal of Roman Archaeology, pp. 123-146, n° 9 and 33.

24 Duoviri: Avieno, *Ora maritima* 275-283; IRPC 127 con Leonard A. Curchin (1990). *The Local Magistrates of Roman Spain* (Phoenix. Suppl., 28). Toronto et al.: University of Toronto Press, n° 97, IRPC 346 con Curchin 1990:

era ciertamente un no-local, pero escapa a nuestro conocimiento cuánto tiempo permaneció en *Gades* con ocasión de su toma de posesión y hasta qué punto esta movilidad geográfica estaba relacionada con su movilidad social.²⁵ En cualquier caso, la presencia de forasteros en la propia ciudad —como el oftalmólogo Albanio Artemidoro o el orador griego Troilo— indica en verdad una cierta «apertura» que podría calificarse de «cosmopolita».²⁶ El duunvirato estaba en manos de Juba II, el *amicus* del *Princeps*, que gobernaba Mauritania como rey cliente desde el año 25 a. C. En determinadas circunstancias, también se le asoció con *Gades* como *patronus* y proporcionó a la ciudad apoyo económico y asistencia jurídica, una función que también desempeñó Agripa, a quien las acuñaciones de moneda muestran como *municipi parens* o *municipi patronus parens*.²⁷ De este modo, los gaditanos buscaban probablemente, por una parte, consolidar sus relaciones con el norte de África y, por otra, reafirmaban su importancia en la *urbs*, donde sin duda estaban presentes, ya que tenían reservados asientos como colectivo en las filas II^a y 12^a del *Amphitheatrum Flavium*.²⁸ En este contexto, no mostraron ningún interés por el tipo de relaciones que les habría ofrecido el culto imperial y que se habría esperado de ellos como habitantes de la capital de un *conventus*: hasta ahora no conocemos a ningún gaditano que ocupara el cargo de *flamen provinciae*. Aparentemente, sus caminos hacia Roma eran diferentes; no necesitaban la oportunidad de ostentar el flaminado provincial y, por tanto, no sólo este cargo, el más prestigioso que la Bética podía ofrecer a un provincial, sino también un *cursus honorum* que podía conducir hasta Roma.

nº 100 y José A. Delgado Delgado (1998). Élités y organización de la religión en las provincias romanas de la Bética y las Mauritánias: sacerdotes y sacerdocios (BAR. International Series, 724). Oxford: Archaeopress, nº 15, IRPC 2 con Curchin 1990: nº 97. *Illiviri*: IRPC 123 con Curchin 1990: nº 98, IRPC 361 con Curchin 1990: nº 102, IRPC 445 con Curchin 1990: nº 104. Desempeñaron un cargo: IRPC 126 con Curchin 1990: nº 103, IRPC 125 con Curchin 1990: nº 99, IRPC 124 con Delgado Delgado 1998: nº 14.

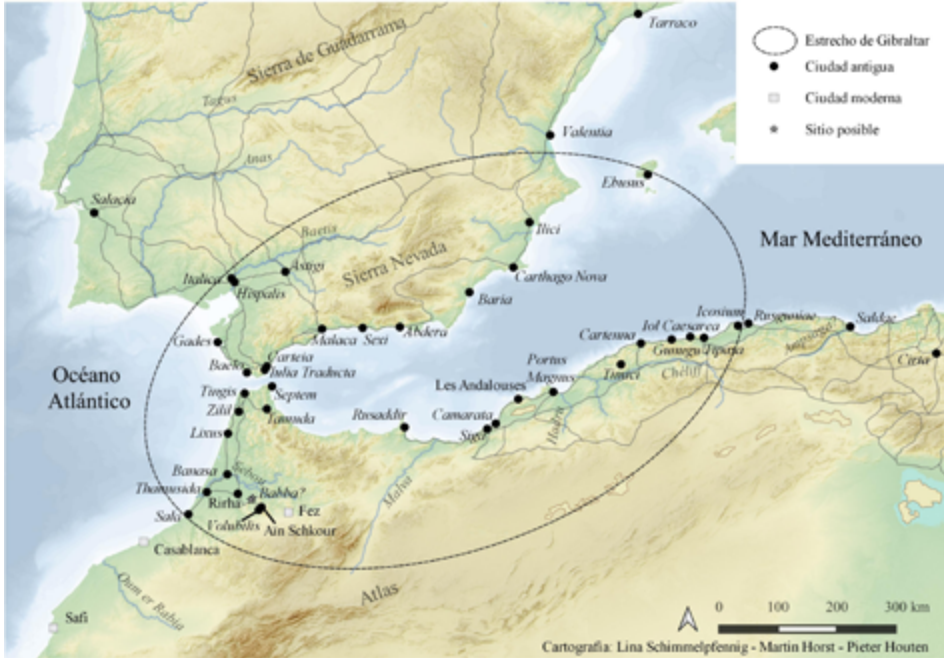
25 IRPC 2 con Curchin 1990: nº 97.

26 IRPC 133-134; sobre esta clasificación véase ahora Sabine Panzram (2020). Living like a Cosmopolitan? On Port City Societies in the Western Mediterranean, en P. Arnaud y S. Key (eds.). *Roman Port Societies. The Evidence of Inscriptions* (British School at Rome Studies). Cambridge; Nueva York: Cambridge University Press, pp. 216-240.

27 Avieno, *Ora marítima* 275-283. María Paz García-Bellido y Cruces Blázquez Cerrato (2001). *Diccionario de cecas y pueblos hispánicos I: Introducción. Part 2: Catálogo de cecas y pueblos que acuñan moneda. Textos universitarios. Op. Cit.*, pp. 146-154, aquí pp. 152-153 / 7^a 60, 8^a 63-64, 9^a 67; cf. RPC 77-84.

28 *CIL VI 320981-m*; sobre el tema Silvia Orlandi (2004). *Roma. Anfiteatri e strutture annessi con una nuova edizione e commento delle iscrizioni del Colosseo, Epigrafia anfiteatrale dell'Occidente romano VI* (Vetera, 15). Roma: Edizioni Quasar, nº 14.11.

Figura 4: Regiones del extremo occidental del Mediterráneo durante la época imperial.



Fuente: Según Gwladys Bernard (2018). *Nec plus ultra. L'Extrême Occident méditerranéen dans l'espace politique romain (218 av. J.-C. – 305 apr. J.-C.)*. Op. Cit., p. 20 / carte 1.

Tingis: no todas las ciudades costeras son ciudades portuarias

Tingis está situada en un puerto natural, por así decirlo entre dos regiones costeras que se consideraban desfavorables para la construcción de puertos: la escarpada costa mediterránea tenía fama de ser *saevus*, y la llana costa atlántica sufría un fuerte transporte de arena.²⁹ Anteo o un hijo de Hércules aprovecharon la ubicación favorable, porque después de su victoria sobre Anteo, el héroe se casó con su viuda Tingé y se dice que su hijo, Sophax, fundó la ciudad, le dio el nombre de su madre y enterró allí a su padre; se le consideraba así el fundador de la dinastía de los reyes de Mauritania.³⁰ Tingis perteneció inicialmente a la esfera de influencia cultural y económica de Cartago; después, tras las guerras púnicas, el reino moro se orientó hacia Roma. En las guerras civiles se puso del lado de Octavio, en tanto que el rey mauritano occidental Bogud apoyó a Antonio. Es posible que Tingis recibiera el estatus de *municipium civium Romanorum* ya en el año 38 a. C. —las pruebas numismáticas

29 Salustio, *De bello Iugurthino* 17,5.

30 Plinio el Viejo, *Naturalis historia* 5,2; Pomponio Mela, *De Chronographia* 1,26. Plutarco, *Sertorius* 9; Estrabón, *Geographica* 17,3,8.

podrían apuntar a ello—,³¹ lo que la habría convertido en una ciudad romana independiente. En cualquier caso, fue al rey mauritano oriental Bochhus a quien se asignó el reino de Mauretania en su totalidad hasta que Octavio estableció a Juba II como rey cliente en el año 25 a. C. Desde el punto de vista administrativo, *Tingis* probablemente pertenecería a la Bética hasta que, tras el establecimiento de la provincia mauritana bajo Claudio, se convirtió probablemente en *Col(onia) Cl(audia) Ting(i)* a partir del año 42 y recibió el estatus de capital de la *Mauretania Tingitana*.³² Aquí habría residido el gobernador a partir de entonces, pues, aunque *Volubilis (Walili)* también puede considerarse residencia oficial, no hay constancia de que allí se encontrara ningún miembro de su personal, al contrario que en *Tingis*.³³

Los orígenes locales de la ciudad —probablemente bereberes, comúnmente denominados «moriscos» en la tradición grecorromana— ya no están claros, y poco se sabe de su diseño en época romana. Evidentemente sobre ella se encuentran la actual Medina y la Alcazaba, y probablemente las murallas, con una longitud de unos 2 km, ya rodeaban en cierta medida la antigua ciudad, que entonces habría tenido una superficie de unas 20 ha (Figura 5),³⁴ aunque también cabe suponer que la «zona de aglomeración» de *Tingis* se extendería por toda la zona de la bahía. Es probable que a principios del siglo pasado aún fueran visibles los restos de un acueducto; sin embargo, todavía no se ha podido reconstruir el trazado de la conducción de agua ni su longitud y capacidad.³⁵ El foro es probablemente la base del actual Zoco Chico, ya que el *Decumanus* (calle Siagüin) y el *Cardo* probablemente se cruzaban allí; al menos eso es lo que sugieren las inscripciones, que hacen referencia a la existencia de un culto imperial y, en consecuencia, también a los lugares de culto asociados, como un templo y un altar. Los monumentos epigráficos de Claudio y Diocleciano atestiguan la veneración de la casa reinante y las prácticas de culto asociadas hacen referencia a la función sagrada y representativa de esta plaza.³⁶ Otro foro cercano al puerto —en la zona de la Plaza del Gran Zoco— estaba reservado para actividades

31 Dión Casio, *Historia Romana* 48,45,3; 60,9,5; sobre esto y en adelante Gwladys Bernard y Laurent Callegarin (2017). La titulature des magistrats et le statut de la cité de Tanger d'après l'épigraphie monétaire, en S. Evangelisti y C. Ricci (eds.). *Le forme municipali in Italia e nelle province occidentali tra i secoli I a. C. e III d. C.* *XXI Rencontre franco-italienne sur l'épigraphie du monde romain. Campobasso 2015* (Insulae Diomedaeae. Collana di ricerche storiche e archeologiche, 28). Bari: Edipuglia, pp. 183-192.

32 Plinio el Viejo, *Naturalis historia* 5,2,4; CIL VI 31870-31871 = 41284.

33 IAM II 5; 8; 10; IAM II 3 = AE 1985, 993; IAM II 6 = AE 1985, 989; véase el estado de la cuestión en Rudolf Haensch (1997). *Capita provinciarum. Statthaltersitze und Provinzialverwaltung in der römischen Kaiserzeit* (Kölner Forschungen, 7). Maguncia: Philipp von Zabern, pp. 186-192 y 497-499.

34 Michel Ponsich (1982). *Tanger antique*, en Hildegard Temporini (ed.). *Aufstieg und Niedergang der Römischen Welt*, vol. II 10.2. Berlin; Nueva York: De Gruyter, pp. 787-816; Noé Villaverde Vega (2001). *Tingitana en la Antigüedad Tardía (siglos III-VII)*. *Autoctonía y romanidad en el extremo occidente mediterráneo* (Publicaciones del Gabinete de Antigüedades de la Real Academia de la Historia. Bibliotheca Archaeologica Hispana, II). Madrid: Real Academia de la Historia, pp. 78-82; Rachid Mueden (2010). *Las colonias y municipios de la Mauretania Tingitana*. Granada, pp. 7-83.

35 Lluís Pons Pujol y Lázaro Lagóstena Barrios (2010). Los acueductos de Mauretania Tingitana. Estado de la cuestión, en L. Lagóstena Barrios; J. L. Cañizar Palacios y L. Pons Pujol (eds.). *Aquam perducentum curavit. Captación, uso y administración del agua en las ciudades de la Bética y el Occidente romano*. Cádiz: Universidad de Cádiz, pp. 533-542.

36 IAM II 1-3; acerca de los contextos de los hallazgos ahora Abdelmouhcine Cheddad (2020). *Tanger à travers ses inscriptions latines*, en S. Aounallah y A. Mastino (eds.). *L'epigrafia del nord Africa: novità, riletture, nuove sintesi* (Epigrafia e Antichità, 45). Faenza: Arbor Sapientiae, pp. 151-164.

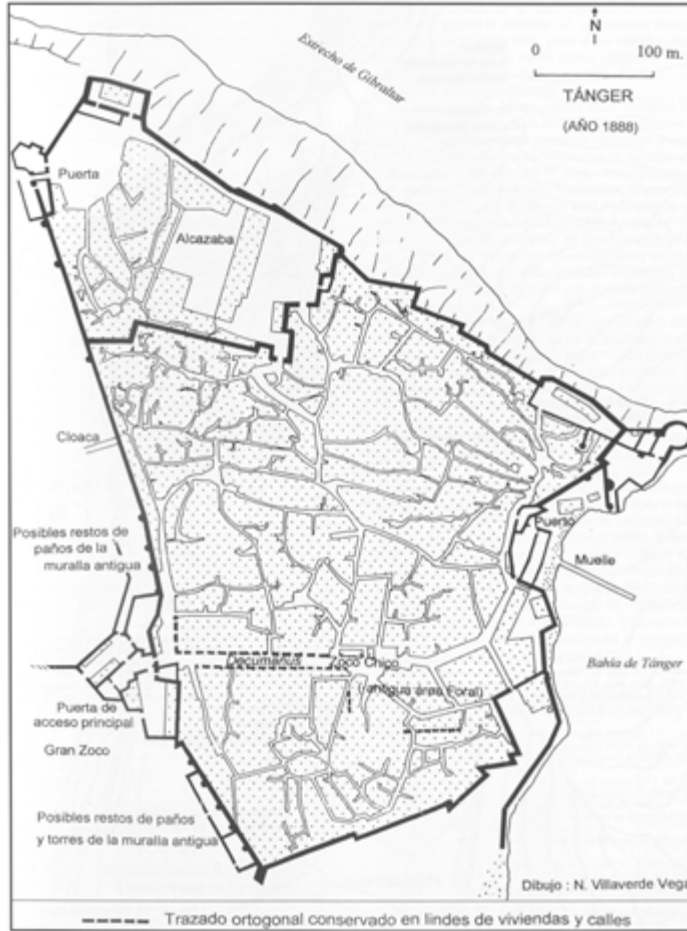
económicas en determinadas circunstancias. Esta conclusión se desprende de la ubicación topográfica; por otra parte, también se encontraron allí esculturas como la llamada «Dama de Tingis» de la época de Trajano, por lo que asimismo es posible que se trate de dos plazas, una de las cuales tenía funciones de foro municipal y otra de foro provincial. Es esperable su existencia, así como la de una zona de culto para el culto provincial del emperador, en vista de su estatus de capital de provincia; pero (todavía) no sabemos dónde se ubicaría el *concilium provinciae* en el espacio urbano.³⁷

Tingis no se afirma como el puerto más importante entre los cinco destacados de la región —Tingis, Lixus (Larache), Rusaddir (Melilla), Tamuda (Tetuán) y Sala (Rabat)—³⁸ hasta el siglo I d. C., intensificando las actividades que ya habían comenzado en el siglo II a. C.: esto incluía intercambios con mercaderes hispanos y *negotiatores* itálicos en particular, y luego también con Roma. Son concebibles negocios como los que hizo el campaniano Publio Sicitio con el rey de Mauritania;³⁹ conocido es que Tito Ocracio Valeriano estaba implicado en el comercio del aceite de oliva; el senador de Volubilis había ejercido como *quaestor pro praetore* en la Bética.⁴⁰ Roma estaba especialmente interesada en el pescado en salazón y la salsa de pescado, para cuya exportación se desarrolló localmente un tipo especial de ánfora; en las aves de corral, los dátiles y las granadas, y también en artículos de lujo como maderas preciosas —especialmente cedro—, marfil, púrpura y animales salvajes. Estos estaban de moda, por así decirlo, en la capital desde que el edil P. Cornelio Nasica había introducido por primera vez 63 panteras, 40 osos y 40 elefantes para una *venatio* en 169 a. C.⁴¹

- 37 Con respecto a la cuestión de la localización véase Duncan Fishwick (2002). *The Imperial Cult in the Latin West. Studies in the Ruler Cult of the Western Provinces of the Roman Empire*. Vol. 3: *Provincial Cult*. Part 1: *Institution and Evolution* (Religions in the Graeco-Roman World, 145). Leiden: Brill, pp. 131-132; Duncan Fishwick (2004). *The Imperial Cult in the Latin West. Studies in the Ruler Cult of the Western Provinces of the Roman Empire*. Vol. 3: *Provincial Cult*. Part 3: *The Provincial Centre; Provincial Cult* (Religions in the Graeco-Roman World, 147). Leiden: Brill, p. 183.
- 38 Laurent Callegarin (2000). La Maurétanie de l'ouest et Rome au 1^{er} siècle av. J.-C. Approche amphorologique, en M. Khanoussi; P. Ruggeri y C. Vismara (eds.). *L'Africa romana. Atti del XIII Convegno di studio. Djerba 1998* (Collana del Dipartimento di storia dell'Università degli studi di Sassari. Nuova serie, 6 / Pubblicazioni del Centro di studi interdisciplinari sulle province romane dell'Università degli studi di Sassari. L'Africa romana, 13). Roma, pp. 1333-1362; Laurent Callegarin (2005). «Productions et exportations africaines en Méditerranée occidentale (1^{er} siècle av.-11^e siècle de n. è.)», *Pallas*, 68, pp. 171-201.
- 39 Cicerón, *Pro Sulla* 56-58; sobre el tema Jean-Marie Lassère (1977). *Ubique populus. Peuplement et mouvements de population dans l'Afrique romaine de la chute de Carthage à la fin de la dynastie des Sévères (146 av. J.-C.-235 ap. J.-C.)*. Paris: Editions du Centre national de la recherche scientifique, p. 71.
- 40 Françoise des Bosc-Plateaux (2019). «Épigraphie des amphores de la Bétique et épigraphie lapidaire. l'apport d'une approche croisée à l'histoire socio-économique des élites: les dossiers des Stertini et des Ocratii de Volubilis», *Revue des études anciennes*, 121 (2), pp. 357-389.
- 41 Tito Livio, *Ab urbe condita*. 44,18,8; con respecto al tema véase Elizabeth Deniaux (2000). L'importation d'animaux d'Afrique à l'époque républicaine et les relations de clientèle, en M. Khanoussi; P. Ruggeri y C. Vismara (eds.). *L'Africa romana. Atti del XIII Convegno di studio. Djerba 1998* (Collana del Dipartimento di storia dell'Università degli studi di Sassari. Nuova serie, 6 / Pubblicazioni del Centro di studi interdisciplinari sulle province romane dell'Università degli studi di Sassari. L'Africa romana, 13). Roma, pp. 1299-1309.

¿Qué tiene que ver *Gades* con Tánger Med? Sobre la utilidad y el perjuicio de la historia comparada

Figura 5: Ensayo de restitución de los restos edilicios de la localidad romana en el plano de Tánger de 1888. Plano n.º 150, del Servicio Geográfico del Ejército, Madrid.



Fuente: Noé Villaverde Vega (2001). *Tingitana en la Antigüedad Tardía (siglos III-VII). Autoctonía y romanidad en el extremo occidente mediterráneo. Op. Cit.*, pp. 82-85, aquí p. 83 / fig. 10.

La élite social de la ciudad escapa casi por completo a nuestro conocimiento. Obviamente, *Tingis*, a diferencia de *Sitiffs* (Sétif), *Iol Caesarea* (Cherchell) o *Volubilis*, por ejemplo, no produjo caballeros⁴² ni senadores.⁴³ Se conocen, sin embargo, 18

42 Richard Duncan-Jones (1967). «Equestrian Rank in the Cities of the African Provinces under the Principate: An Epigraphic Survey», *Papers of the British School at Rome*, 35, pp. 147-188.

43 Marcel Le Glay (1982). *Senateurs de Numidie et des Maurétanies*, en *Atti del Colloquio Internazionale AIEGL su epigrafia e ordine senatorio. Colloquio Internazionale. Roma 1981*. 2 vols. (Titvli, 4-5). Roma: Edizioni di storia e letteratura,

magistrados del periodo comprendido entre el 38 a. C. y la primera mitad del siglo III que ostentaron el duunvirato, actuaron como *IIIviri* o de los que conocemos al menos un cargo.⁴⁴ Una tal Q. Fabio Fabulo ocupó el cargo de cuatorviro tres veces entre el 38 y el 27 a. C., por lo que era posible una *iteratio* del cargo. Uno de los duunviros de la primera mitad del siglo II, Quinto Elio Verecundo, ocupó también el cargo de *flamen colon(iae)*. Estaba inscrito en la tribu Galeria, por lo que tal vez procedía de Hispania.⁴⁵ En general, debido al carácter fragmentario de la tradición numismática y epigráfica, no es posible hacer afirmaciones vinculantes sobre el origen de los magistrados ni sobre la duración de su estancia en *Tingis*. En todo caso, no se sabe de nadie que haya ostentado el flaminado provincial ni haya hecho carrera por todo el imperio como continuación del *cursus* municipal. Este hecho es tanto más sorprendente cuanto que *Tingis* es una ciudad marítima y comercial con una situación geoestratégica favorable; además, el hecho de ser capital de provincia también puede haber fomentado la prosperidad económica. En cualquier caso, su sociedad parece haber estado «abierta» a los extranjeros, ya que en ella convivían hispanos y lusitanos con emigrantes del Mediterráneo oriental.⁴⁶ Extramuros, los enterramientos en la necrópolis sobre los caminos arteriales señalan a grupos sociales adinerados;⁴⁷ sus miembros eran enterrados en el noroeste (Marshan), según la tradición de atribución fenicio-púnica,⁴⁸ o en el sureste de la ciudad (Bulevares Pasteur-Anteo / Bu Kach-Kach),⁴⁹ pero no en el suroeste (Camino de San Francisco - Basílica de Lalla Shafia).⁵⁰ A partir de eso se puede postular, pero no aprehender, la existencia fáctica de las élites sociales para la época imperial, su campo de acción y su voluntad creadora.

pp. 755-781; Attilio Mastino y Antonio Ibba (2014). I senatori africani: aggiornamenti, en M. L. Caldelli y G. L. Gregori (eds.), *Epigrafia e ordine senatorio, 30 anni dopo. Rencontre franco-italienne sur l'Épigraphie du monde romain. Rome 2013*. 2 vols. (Titvli, 10). Roma, pp. 353-386.

- 44 Duoviri: RPC I, 861, 861A con Leonard A. Curchin (2022). «Local Magistrates and Decurions in Mauretania Tingitana», *Antiquités africaines*, 58 (1), pp. 111-124, n° 50; RPC I, 861, 861A con Curchin 2022 n° 51; RPC I, 862 con Curchin 2022 n° 54; RPC I, 862 con Curchin 2022 n° 55; IAM II 7 con Curchin 2022 n° 56; IAM II 18 con Curchin 2022 n° 57; *IIIviri*: RPC I, 857 con Curchin 2022 n° 42; RPC I, 857, 859, 860 con Curchin 2022 n° 43; RPC I, 859 con Curchin 2022 n° 44; RPC I, 860 con Curchin 2022 n° 47; *Ádile*: RPC I, 859 con Curchin 2022 n° 45; RPC I, 859 con Curchin 2022 n° 46; RPC I, 860 con Curchin 2022 n° 48; RPC I, 860 con Curchin 2022 n° 49; RPC I, 861 con Curchin 2022 n° 52; RPC I, 861 con Curchin 2022 n° 53; *curator*: CIL VI/8.3, 41284 con Curchin 2022 n° 58; *decuriones*: RPC I, 857, 859-860; IAM II Suppl. 6 con Curchin 2022 n° 59.
- 45 IAM II 7, sobre esto José A. Delgado Delgado (1998). *Élites y organización de la religión en las provincias romanas de la Bética y las Mauritánias: sacerdotes y sacerdotios. Op. Cit.*, pp. 87 y 89.
- 46 IAM II 30; 32; 18.
- 47 Noé Villaverde Vega (2001). *Tingitana en la Antigüedad Tardía (siglos III-VII). Autoctonía y romanidad en el extremo occidente mediterráneo. Op. Cit.*, pp. 82-85.
- 48 IAM II 15, 16, 21, 28, 31, 37, 41, 42 y 44.
- 49 IAM II 7, 12, 23, 27, 32, 36, 38, 39, 40 y 46.
- 50 IAM II 25.

Condiciones marco, orientaciones comerciales y zonas de tránsito

Augusto es considerado el *pater urbium*.⁵¹ Es conocido por su política urbana sistemática y global, por una política de colonización y de derechos civiles con la que, por un lado, siguió a César, pero, por otro, también marcó acentos independientes.⁵² En efecto, el avituallamiento de sus veteranos y las consideraciones estratégicas ocupaban claramente un lugar prioritario en su mente. En las *res gestae* hace referencia a haber sido el único en pagar los terrenos destinados a este fin.⁵³ En cualquier caso, tanto la Península Ibérica como el norte de África figuran entre las 10 regiones donde se asentaron veteranos. En la *Tingitana* otorgó el estatus de colonia a cuatro ciudades: *Iulia Tingis*, *Iulia Constantia Zilil* (Dchar Jdid), *Iulia Campestris Babba* (Sidi Ali bou Djenoun) y *Iulia Valentia Banasa* (Ksar el Kébir o Sidi Saïd).⁵⁴ Sus epítetos sugieren constancia y fortaleza por parte de los colonos, pero a través del epíteto *Iulia* también hacen referencia a la familia de los Julios, a quienes se atribuyen las mismas virtudes.⁵⁵ Funcionalmente, las *coloniae* se consideraban *specula populi Romani ac propugnaculum*, «puestos avanzados» y «baluartes», «empujados frente a estos mismos pueblos y enfrentados a ellos». Sin embargo, Augusto no fue allí, a África, mientras que, al parecer, visitó personalmente casi todas las demás provincias, a excepción de Cerdeña.⁵⁷ En el transcurso de sus viajes a *Germania*, la *Galia* y la Península Ibérica en los años comprendidos entre el 16 y el 13 a. C., reorganizó administrativamente las provincias hispanas.⁵⁸ Nombró a *Gades* capital de uno de los cuatro *conventus* de la Bética —el *conventus Gaditanus*—, situado en el Océano y, por tanto, en el extremo occidental del territorio que había pacificado, que se extendía hasta la desembocadura del Elba en el este.⁵⁹

Las consecuencias a largo plazo de esta política de urbanización son bien conocidas: Roma basaba su dominio en ciudades como estas: de las cerca de 2.000

51 Horacio, *Carmina* 3,24,25-30: *o quisquis volet inpias / caedis et rabiem tollere civicam, / si quaeret pater urbium / subscribi status, indomitam audeat / refrenare licentiam, / clarus postgenitis.*

52 Sobre el tema en general, Jochen Bleicken (1999). *Augustus. Eine Biographie*. Berlin: Rowohlt, pp. 452-471; Dietmar Kienast (2009). *Augustus. Prinzeps und Monarch*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, pp. 450-515; para el caso de la Península Ibérica véase Sabine Panzram (2017). «Augusto y la geometría. Sobre las bases geográficas de la dominación romana». *Gerión*, 35, pp. 267-296.

53 *Res gestae divi Augusti* 16,1-2.

54 *Res gestae divi Augusti* 3,3; 28,1; véase al respecto Gwladys Bernard (2018). *Nec plus ultra. L'Extrême Occident méditerranéen dans l'espace politique romain (218 av. J.-C. - 305 apr. J.-C.)* (Bibliothèque de la Casa de Velázquez, 72). Madrid: Casa de Velázquez, esp. pp. 197-244.

55 Sobre esto Edwin S. Ramage (2000). «Augustus' Propaganda in Africa», *Klio*, 82 (1), pp. 171-207; véase también *Ídem* (1998). «Augustus' Propaganda in Spain», *Klio*, 80 (2), pp. 434-490.

56 Cicerón, *Pro Fonteio* 13: *Est in eadem provincia Narbo Martius, colonia nostrorum civium, specula populi Romani ac propugnaculum istis ipsi nationibus oppositum et obiectum; (...).*

57 Suetonio, *Divus Augustus* 47.

58 Plinio el Viejo, *Naturalis historia* 3,7; Dión Casio, *Historia Romana* 54,25,1; 54,23,7; Sergio España Chamorro (2021). *Unde incipit Baetica. Los límites de la Baetica y su integración territorial (s. I-III)*. Roma: L'Erma Di Bretschneider, esp. pp. 339-365.

59 *Res gestae divi Augusti* 26,1; probablemente, Augusto ascendió a *Gades* a colonia, para este debate véase Sabine Panzram (2022): Realidad frente a paradigma. Gades y el llamado «Círculo del Estrecho», en G. Bernard y A. Montel (eds.). *Le détroit de Gibraltar (Antiquité - Moyen Âge)*. 11: *Espaces et figures de pouvoir* (Collection de la Casa de Velázquez, 191). Madrid: Casa de Velázquez, pp. 119-145, aquí p. 132.

que había en el territorio del imperio, unas 400 se encontraban en la Península Ibérica, y de estas, 175, a su vez, estaban en la Bética.⁶⁰ Tenían diferentes estatutos jurídicos y formaban así una red de ciudades jerárquicamente organizadas. Esta urbanización fue de la mano de la romanización de forma ejemplar: Roma había hecho del autogobierno urbano el componente decisivo de su sistema de gobierno y, a través de la difusión de su cultura urbana —la «Roman Way of Life»—, había creado una uniformidad que ningún gobierno coercitivo, ninguna acción política dirigida por objetivos conceptuales, podría haber logrado.⁶¹ Se ponía de manifiesto, por ejemplo, en el programa constructivo o en el calendario festivo y, por tanto, en las prácticas sociales de fiestas y juegos. Por otra parte, sin embargo, el estilo de vida romano se habría caracterizado por una asombrosa diversidad, determinada por la geología, el clima y el relieve del paisaje, así como por la diversidad de las etnias y culturas que Roma integró en el curso de su expansión, ya que conservaron sus lenguas y prácticas en diversos grados en el curso de la aculturación.

Menos o incluso apenas conocidos, especialmente en la parte occidental del imperio, son los agentes que se ocupan de la planificación, implementación y financiación de las instalaciones o edificios de la ciudad: clientes, urbanistas, arquitectos, ingenieros, canteros, constructores permanecen en gran medida en el anonimato.⁶² En principio, la responsabilidad recaía en el gobernador. A él debían someterse proyectos de construcción como termas, conducciones de agua, cloacas, escuelas de gramática o teatros, ya que requerían la aprobación previa del emperador. También debía comprobar los contratos y facturas de los constructores y artesanos. Augusto y sus sucesores financiaron o repararon calzadas, murallas, puertas y torres, acueductos y termas; sin embargo, en áreas que no afectaban tan directamente a la infraestructura urbana —como los lugares de recreo— su participación es notablemente escasa. Su actividad constructora podía estar motivada individualmente, es decir, reconstruían o ampliaban sus ciudades natales como hizo Claudio con *Lugdunum* (Lyon) y Hadriano con Itálica (Santiponce), o podía ser situacional: por ejemplo, intervenían específicamente en caso de terremoto. Sin

60 Plinio el Viejo, *Naturalis historia* 3,7.

61 Para un análisis de este controvertido término, que se utiliza aquí deliberadamente por falta de alternativas convincentes, véase, por ejemplo, David J. Mattingly (2011). *Imperialism, Power, and Identity. Experiencing the Roman Empire* (Miriam S. Balmuth Lectures in Ancient History and Archaeology, 2). Princeton: Princeton University Press; Miguel John Versluys; Richard Hingley et al. (2014). «Understanding objects in motion. An archaeological dialogue on Romanization». *Archaeological Dialogues*, 21 (1), pp. 1-64; Oscar Belvedere y Johannes Bergemann (eds.) (2021). *Imperium Romanum. Romanization between Colonization and Globalization. International conference. Villa Vigoni 2019* (Studi e materiali, 2). Palermo: Palermo University Press.

62 Sobre esto y en adelante Marietta Horster (2001). *Bauinschriften römischer Kaiser. Untersuchungen zu Inschriftenpraxis und Bautätigkeit in Städten des westlichen Imperium Romanum in der Zeit des Prinzipats* (Historia Einzelschriften, 157), Stuttgart: Franz Steiner; Werner Eck (2017). *Wasserbauten in den spanischen Provinzen Roms. Staatliche, städtische oder private Verantwortung für die Infrastruktur?*, en T. G. Schattner y F. Valdés Fernández (ed.). *Wasserversorgung in Toledo und Wissensübermittlung von der Antike ins Mittelalter. Internationale Tagung. Toledo 2009* (Iberia Archaeologica, 19). Berlín, pp. 315-322; Sabine Panzram (en prensa). *Die Genese der Städtewelt auf der Iberischen Halbinsel - Versuch einer Typologie ihrer Akteure*, en J. Lehmann y P. Scheding (eds.). *Explaining the Urban Boom. A Comparison of the Regional Development of Cities in the Roman Provinces of Africa and Hispania. International Conference. Madrid 2018* (Iberia Archaeologica). Madrid.

embargo, no puede establecerse un diseño programático del mobiliario arquitectónico y, por tanto, una influencia directa de los emperadores en las actividades de construcción en todo el imperio —también en el sentido de un fomento verificable de la expansión de las capitales provinciales. En consecuencia, los proyectos de construcción fueron financiados básicamente por la provincia, la ciudad o de forma privada. Este parece haber sido el caso incluso de la construcción y el mantenimiento de las instalaciones portuarias, aunque no el de los faros asociados. La implicación del Estado se concentró en unos pocos puertos de gran importancia para la logística del ejército romano y el abastecimiento de alimentos, como *Ostia*, *Portus Augusti*, *Puteoli* y *Ancona*; Alejandría, Éfeso (*Efes*) y Seleukeia en Pieria (*Samandag*), en el Mediterráneo oriental.⁶³ Esto incluía, por ejemplo, medidas contra la sedimentación cuando amenazaba la funcionalidad de las cuencas portuarias. El estacionamiento de unidades navales y la consiguiente construcción de campamentos militares o graneros estatales también tuvo un impacto directo en el desarrollo urbanístico; al menos temporalmente, los puertos también podían entonces pasar a control estatal.

En el caso de *Gades* y *Tingis*, debido a la arbitrariedad de nuestra tradición, la realidad sólo aparece puntualmente y en intensidades muy diferentes. Esto es aplicable tanto al trazado de las ciudades como a sus habitantes o élite social y sus actividades económicas. Aunque no se trate de fundaciones augusteas, ambas ciudades fueron privilegiadas por Augusto y, por tanto, los mecanismos que ya pudieron entrar en vigor desde César o con Claudio son *cum grano salis* los mismos: al menos ambos paisajes urbanos —por fragmentaria que pueda considerarse actualmente su reconstrucción— sugieren esta evolución. En el caso de *Gades*, se basan en una herencia fenicio-púnica que sigue muy presente, mientras que esta misma, así como el sustrato local, ya no se pueden captar en el caso de *Tingis*. Las dimensiones completamente diferentes de ambas ciudades en cuanto a su tamaño, su función en relación con el *hinterland* correspondiente, pero sobre todo su estructura social, provocan la pregunta de hasta qué punto Roma promovió activamente la economía desarrollando una infraestructura eficiente en una misma región.

Bajo Augusto, la Bética experimentó un «economic take-off»: en pocas décadas, la economía de subsistencia de esta región se convirtió en una producción orientada al beneficio sin parangón.⁶⁴ Florecen las minas, se multiplican las

63 Thomas Schmidts (2014). Der Einfluss der römischen Administration auf die Entwicklung der Hafenstädte im östlichen Mittelmeerraum, en S. Ladstätter; F. Pirson y T. Schmidts (eds.). *Häfen und Hafenstädte im östlichen Mittelmeerraum von der Antike bis in byzantinische Zeit. Neue Entdeckungen und aktuelle Forschungsansätze / Harbors and Harbor Cities in the Eastern Mediterranean from Antiquity to the Byzantine Period: Recent Discoveries and Current Approaches*. Vol. 2 (BYZAS, 19. Veröffentlichungen des Deutschen Archäologischen Instituts Istanbul / Österreichisches Archäologisches Institut Sonderschriften, 52). Estantul: Zero Prod. Ltd., pp. 571-592; Pascal Arnaud (2014). Maritime Infrastructure. Between Public and Private Initiative, en A. Kolb (ed.). *Infrastruktur und Herrschaftsorganisation im Imperium Romanum. Internationale Tagung. Zürich 2012* (Herrschaftsstrukturen und Herrschaftspraxis, 3). Berlin: De Gruyter, pp. 161-179.

64 Françoise des Boses-Plateaux (2014). «Les transformations économiques de la péninsule Ibérique (70 av. J.-C.-73 apr. J.-C.): productions et structures», *Pallas*, 96, pp. 167-192; John Weisweiler (2021). «Capital Accumulation, Supply Networks and the Composition of the Roman Senate, 14-235 CE», *Op. Cit.*

instalaciones de producción de pescado en salazón, *garum*, pero sobre todo de aceite de oliva. A lo largo del *Baetis*, se establece una serie de nuevas fábricas a gran escala para la fabricación de ánforas. Ahora bien, la abundancia de estos recursos en la región no era nueva: las minas de plata de *Carthago Nova* y Mazarrón ya habían sido explotadas por Cartago; ahora, a partir de la primera mitad del siglo I, se añaden las minas de Sierra Morena y el yacimiento de Ríotinto, donde, según las escombreras y restos de fundición, se extraía principalmente plomo argentífero, pero también cobre.⁶⁵ La *res publica* concedía derechos mineros a individuos o *societates*; sus nombres remiten a itálicos del Lacio, Campania y Piceno. La influencia italiana también se hace patente en el pescado en salazón que se produce en *Sexi* (Almuñécar), *Malaca* (Málaga), *Baelo* (Bolonía) y la Bahía de *Gades*; así lo ponen de manifiesto las ánforas de fabricación local pero que copian tipos itálicos (Dressel IA y Dressel IB/C). La única novedad fue la producción de aceite a escala industrial a raíz de un considerable aumento de la producción en el Valle del Guadalquivir, que vino acompañado de un incremento de las *villae* y supuso una optimización de la rentabilidad y la producción.⁶⁶ Era la respuesta a la demanda que Augusto había creado con sus reformas militares y su política de colonización: al establecer bases militares a lo largo de las fronteras del Rin y del Danubio y fundar nuevas ciudades en la Galia y en la Península Ibérica, había estacionado varios cientos de miles de consumidores de aceite de oliva, *garum* y vino en el noroeste de la *Oikumene*. Los soldados recibían unos ingresos permanentes garantizados y, por tanto, eran clientes solventes; de este modo, también incentivaban la producción artesanal. Y la demanda siguió aumentando porque la población de estas zonas, al entrar en contacto con el «Roman Way of Life», también empezaba a demandar estos productos. Hacia el año 20 a. C., el aceite de oliva bético llega a *Lugdunum*, y un poco más tarde a *Ostia* y Roma, y a las guarniciones del Rin. A mediados del siglo I, el Dressel 20 es el ánfora de transporte más utilizada en el noroeste y también domina el mercado de la ciudad de Roma: representa el 85% de los fragmentos del Monte Testaccio, la montaña de basura donde se arrojaban las ánforas vacías en Roma. El crecimiento de la población en Roma durante el período imperial —se supone que la población en ese momento rondaba el millón de habitantes— creó a su vez una demanda gigantesca⁶⁷ que de ninguna manera podía ser satisfecha sólo desde el área circundante, sino que también supuso un estímulo considerable para la economía de gran parte del imperio. Así lo demuestra no sólo la producción de aceite de oliva en la Bética, sino también la de

65 Christian Rico y Claude Domergue (2021). Le marché des métaux à l'époque romaine. Acteurs privés et publics. L'exemple du plomb et du cuivre hispaniques (II^e s. av. J.-C. – II^e s. ap. J.-C.), en D. Boisseuil; C. Rico y S. Gelichi (eds.). *Le marché des matières premières dans l'Antiquité et au Moyen Âge* (Collection de l'École Française de Rome, 563). Paris: Publications de l'École française de Rome, pp. 355-378.

66 Sobre esto y en adelante Lázaro Lagóstena Barrios (2009). Productos hispanos en los mercados de Roma: en torno al consumo de aceites y salazones de Baetica en el Alto Imperio, en J. Andreu Pintado; J. Cabrero Piquero y I. Rodà de Llanza (eds.). *Hispaniæ. Las provincias hispanas en el mundo romano. Op. Cit.*; José Remesal Rodríguez (2022). Amphoren und der Ölmarkt in Rom, en K. Droß-Krüpe y K. Ruffing (eds.). *Markt, Märkte und Marktgebäude in der antiken Welt* (Philippika, 100). Wiesbaden: Harrassowitz, pp. 507-525.

67 Ignazio Tantillo (2000). Gli uomini, le risorse, en A. Giardina (ed.). *Storia di Roma dall'antichità a oggi. Roma antica* (Storia e società). Roma: Editori Laterza, pp. 85-111.

vino en la Galia, que también se entregaba a Roma en grandes cantidades. En todas partes se observó un crecimiento general de la población, que también se refleja en las ciudades del imperio. Como centros de consumo en expansión, también aumentaron su demanda de productos agrícolas, lo que a su vez repercutió positivamente en la producción agrícola en general. Esto aumentó significativamente la superficie de tierra disponible para el cultivo en todo el imperio. Como la clase consumidora, económicamente fuerte, que se desarrolló en las ciudades ya no se contentaba con los productos de los artesanos locales, sino que también demandaba productos de regiones más lejanas, surgió un comercio interprovincial o de larga distancia. Pues las nuevas infraestructuras que la administración imperial había creado para apoyar al ejército —independientemente de si el aceite de oliva bético formaba parte o no del abastecimiento del ejército, aquí las opiniones difieren⁶⁸— también hacían posible que los comerciantes particulares transportaran mercancías de forma barata y segura por estas rutas.

La economía al otro lado del estrecho de Gibraltar se desarrolló de manera diametralmente opuesta: aquí siguió siendo una economía de subsistencia. Se produjeron exportaciones, pero al tratarse principalmente de artículos de lujo y animales salvajes, no pueden cuantificarse a posteriori. Cuantificable es, en cambio, la producción de pescado en salazón, que aumentó en el siglo I d. C., y también la de *garum*, debido a los lugares de producción y a los contenedores de transporte; esto fue acompañado de una intensificación de la pesca.⁶⁹ Sin embargo, el número de 25 centros de producción en la *Tingitana* parece pequeño en comparación con los 40 que hay sólo en la *Lusitania* y los al menos 40 de la Bética y la Tarraconense. El liderazgo de *Gades* en este campo había sido indiscutible durante siglos;⁷⁰ *Tingis*, por su parte, tuvo primero que establecerse en el mercado, por así decirlo, y también consolidar su posición en el comercio terrestre, frente a centros tradicionalmente fuertes económicamente como *Lixus* y *Volubilis*, pero también *Tamuda*, *Sala*, *Banasa*, *Žilil* o *Thamusida* (Kenitra).⁷¹ Así, el principal foco de cultivo de olivos se encontraba en

68 José Remesal Rodríguez (1997). *Heeresversorgung und die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen der Baetica und Germanien* (Materialhefte zur Archäologie in Baden-Württemberg, 42). Stuttgart: Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart; André Tcherna (2002). L'arrive de l'huile de Bétique sur le limes germanique. Wierschowski contre Remesal, en L. Rivet y B. Liou (eds.). *Vivre, produire et échanger. Reflects méditerranéens*. Montagnac: Mergoïl, pp. 319-324; Paul Erdkamp (2002). *The Roman Army and the Economy*. Amsterdam: Brill.

69 Athena Trakadas (2015). *Fish-salting in the northwest Maghreb in Antiquity*. A Gazetteer of Sites and Resources. Oxford: Archaeopress, esp. pp. 135-137; Athena Trakadas (2018). *In Mauretaniae maritimis. Marine Resource Exploitation in a Roman North African Province* (Geographica Historica, 40). Stuttgart: Franz Steiner Verlag.

70 Max Luaces y Antonio M. Sáez Romero (2020). «Gadir/Gades, charnière entre deux mondes: dynamiques du commerce maritime gaditain entre l'Atlantique et la Méditerranée (IV-I S. av. J.-C.)», *Revista Atlántica-Mediterránea*, 22, pp. 245-280; véase también Anthony Álvarez Melero; Alfonso Álvarez-Ossorio Rivas et al. (eds.) (2018). *Fretum Hispanicum. Nuevas perspectivas sobre el Estrecho de Gibraltar durante la Antigüedad* (Colección Historia y Geografía, 355). Sevilla: Editorial de la Universidad de Sevilla.

71 Enrique Gosalbes Cravioto (1997). *Economía de la Mauretania Tingitana (siglos I a. de C. - II d. de C.)*. Ceuta: Instituto de Estudios; Rachid Mueden (2008). Aspectos económicos de la comarca de Tingis (Mauretania Tingitana), en J. González; P. Ruggeri; C. Vismara y R. Zucca (eds.). *L'Africa romana. Le ricchezze dell'Africa. Risorse, produzioni, scambi*. Atti del 17 Convegno di Studio. Sevilla 2006 (Africa Romana, 17 (1) / Pubblicazioni del Centro di Studi Interdisciplinari sulle Province Romane dell'Università degli Studi di Sassari, 35). Roma: Edizioni Gallizzi., pp. 417-424.

Volubilis; en la actualidad conocemos 68 almazaras, lo que significa que la mitad de todas las conocidas de la *Tingitana* se encuentran allí. La región producía suficiente aceite de oliva para la subsistencia y los orígenes de esta producción son anteriores a la presencia de Cartago. Por tanto, la importación de aceite de oliva de la Bética –y, en particular, del *conventus Hispalensis*– no era necesaria porque hubiera habido una escasez unilateral del mismo, sino que es, por una parte, el resultado del libre comercio que permitía a los consumidores adquirir productos de una región vecina y, por otra, se trataba de aceite de oliva que había sido llevado allí como parte de la *annona militaris*.⁷² A esta práctica se refieren los sellos tipo ánfora Dressel 20, que también se conocen, por ejemplo, de *Britannia*, cuya integración en el Imperio Romano fue paralela.⁷³ En cualquier caso, esta situación –al igual que la importación de vino de la Bética y de la península de los Apeninos– no justifica clasificar a la *Tingitana* como «satellite économique» de la Bética.⁷⁴ Es cierto que esta región era periférica y, hasta cierto punto, una isla, porque la *Mauretania Tingitana* limitaba al oeste con la costa atlántica, al norte con la costa mediterránea y al sur con el Sáhara; su paisaje también se caracterizaba por la cordillera del Rif al norte, el Medio Atlas al este y el Alto Atlas al sur. Sólo la franja costera y las llanuras fértiles eran económicamente aprovechables; se trataba de una zona que no se extendía más de 50 km tierra adentro, ya que las tierras altas eran en general estériles y secas. Sin embargo, la *Tingitana* sólo se convirtió en una «périphérie d'une périphérie» como consecuencia del nuevo dinamismo económico que Roma generó en la zona bajo Augusto.⁷⁵ Fue claramente a expensas de los vínculos interregionales, del intercambio Norte-Sur que habría existido anteriormente en el llamado «Círculo del Estrecho». La conexión de *Baelo* a *Tingis*, que habría sustituido a la de *Gades* a *Lixus*, habría sido la más intensamente utilizada –especialmente para el tráfico de pasajeros– entre las rutas cortas, que también habrían incluido *Tingis* - *Malaca* y *Carteia* (San Roque) - *Septem Fratres* (Ceuta); una ruta más larga era la que tomaban los que cruzaban de *Carthago Nova* a *Rusaddir* o de

- 72 Lluís Pons Pujol (2000). La economía de la Mauretania Tingitana y su relación con la Baetica en el Alto Imperio, en M. Khanoussi; P. Ruggieri y C. Vismara (eds). *L'Africa romana. Geografi, Viaggiatori, Militari nel Maghreb: alle Origini dell'Archeologia nel Nord Africa*. XIII Convegno di Studio. Djerba 1998 (Collana del Dipartimento di storia dell'Università degli studi di Sassari. Nuova serie, 6 / Pubblicazioni del Centro di studi interdisciplinari sulle province romane dell'Università degli studi di Sassari. L'Africa romana, 13). Roma: Carocci, pp. 1251-1289; Lluís Pons Pujol (2009). *La economía de la Mauretania Tingitana (s. I-III d. C.). Aceite, vino y salazones* (Col. leció Instrumenta, 34). Barcelona: Publicacions i Edicions, Universitat de Barcelona.
- 73 Lluís Pons Pujol (2022). La Economía de Mauretania Tingitana en el Alto Imperio (2009-2019). Colaboraciones Internacionales y Aplicación de Nuevas Técnicas, en J. Remesal Rodríguez y J. Pérez González (eds.). *Arqueología y Técnica. Métodos formales, nuevos enfoques / Archaeology and Techné. Formal methods, new approaches*. Oxford: Archaeopress, pp. 55-66.
- 74 Así Michel Ponsich (1975). Pérennité des relations en le circuit du Détroit de Gibraltar, en *Aufstieg und Niedergang der römischen Welt*. Vol. 2.3, Berlín; Nueva York: De Gruyter, pp. 655-684, aquí p. 672.
- 75 Jean-Paul Maurice Morel (2006). Notes sur les relations économiques et culturelles entre le Maroc et l'Espagne dans l'Antiquité, en A. Akerraz; P. Ruggieri; A. Siraj y C. Vismara (eds). *L'Africa romana. Mobilità delle persone e dei popoli, dinamiche migratorie, emigrazioni ed immigrazioni nelle province occidentali dell'Impero romano*. XVI Convegno di Studio. Rabat 2004. Vol. 2. Roma: Carocci, pp. 1327-1336, aquí p. 1330; cf. también Philippe Leveau (2007). The western provinces, en W. Scheidel; I. Morris y R. Saller (eds.). *The Cambridge History of the Greco-Roman World*. Cambridge et al.: Cambridge University Press, pp. 651-670, aquí 667, que distingue entre una «África romana» y una «África olvidada».

Carthago Nova a *Iol Caesarea* (Figura 6).⁷⁶ Ahora las conexiones con Roma, *Ostia* y *Puteoli* se convirtieron en las rutas comerciales más importantes tanto para *Tingis* como para *Gades*. La imbricación de la producción y el comercio tenía consecuencias para todos los implicados; los productos béticos y norteafricanos servían a las necesidades de la sociedad romana urbana y, a la inversa, los bienes itálicos repercutían en la vida de los habitantes de las provincias dando importantes impulsos a la urbanización y la romanización. Así, no sólo convergieron las culturas cotidianas, sino que, a través de la oferta y la demanda, de las dependencias y divisiones del trabajo, se produjeron interacciones, interdependencias y cooperaciones, la formación de un espacio económico en el que también se integró *Tingis*. Sin embargo, actuar de acuerdo con las necesidades de Roma, como «un simple agent économique et commercial», como lo expresó sucintamente Laurent Callegarin, no fue posible para ninguna de las dos ciudades a largo plazo: *Gades* ya estaba en decadencia desde la época de los Flavios, de la que nunca se recuperaría.⁷⁷ El centro de la actividad económica se desplazó hacia *Hispalis* (Sevilla); puertos como *Malaca* y *Onuba* (Huelva) ganaron importancia estratégica bajo los Antoninos. El declive de *Tingis* como puerto fue acompañado por el auge de *Septem Fratres*. Ambas ciudades parecen haber pertenecido a una categoría que se vio sacudida en sus cimientos por el colapso de la producción agrícola como consecuencia de la peste antonina, los cambios climáticos y el declive demográfico en todo el imperio.⁷⁸

En cualquier caso, estas diferentes formas de economía —la producción lucrativa de la Bética, así como la economía de subsistencia de la *Tingitana*— influyeron en la estructura social de *Gades* y *Tingis*, y viceversa. La diferencia es notable: *Gades* se considera la patria de los primeros no itálicos que entraron en el Senado y produce 500 caballeros; se caracteriza, pues, por una élite local rica y respetada, mientras que *Tingis* no tiene una estructura social comparable. Como consecuencia, la ciudad no está representada en Roma en términos de personal, ni en el círculo más íntimo del poder romano, como los Cornelii Balbi, ni tampoco dentro

76 Estrabón, *Geographica* 3,1,8; 3,4,2; 17,3,6; Plutarco, *Crassus* 6; César, *Bellum Alexandrinum* 56; Cicerón, *Epistulae ad familiares* 10,32,1; Plutarco, *Sertorius* 9; *Itinerarium Antonini Augusti* 496. Enrique Gozalbes Cravioto (2002). El papel económico de los puertos de la Tingitana, en M. Khanoussi; P. Ruggieri y C. Vismara (eds.). *L'Africa romana. Lo spazio marittimo del Mediterraneo occidentale: geografia storica ed economia. Atti del XIV convegno di studio. Sassari 2000* (L'Africa Romana, 14; Pubblicazioni del Centro di studi interdisciplinari sulle province romane dell'Università degli studi di Sassari, 13). Roma: Carroci, pp. 549-568; Ildefonso David Ruiz López (2008). Las relaciones económicas entre Baelo Claudia y la Mauretania Tingitana, en J. González; P. Ruggieri; C. Vismara y R. Zucca (eds.). *L'Africa romana. Le ricchezze dell'Africa. Risorse, produzioni, scambi. Atti del 17 Convegno di Studio. Sevilla 2006* (Africa Romana, 17 (2); Pubblicazioni del Centro di Studi Interdisciplinari sulle Province Romane dell'Università degli Studi di Sassari, 35). Roma: Carroci, pp. 1199-1208.

77 Laurent Callegarin (2014-2015 [2016]). «L'efficience d'un paradigme d'Antiquistes», *Karthago*, 29, pp. 51-72, en M. Coltelloni-Trannoy; V. Brouquier y V. Brouquier-Reddé (eds.). *Le Cercle du Détroit dans l'Antiquité: l'héritage de Miguel Tarradell*. Lovaina: Peeters Publishers, pp. 51-72, aquí p. 71.

78 Willem Jongman (2007). Gibbon was right. The Decline and Fall of the Roman Economy, en O. Hekster; G. de Kleijn y D. Slootjes (eds.). *Crises and the Roman Empire. International conference. Nijmegen 2006* (Impact of Empire, 7), Leiden: Brill, pp. 183-196; Willem Jongman (2002). The Roman Economy. From Cities to Empire, en L. De Blois y J. Rich (eds.). *The Transformation of Economic Life under the Roman Empire. International conference. Nottingham 2001* (Impact of Empire, 2). Leiden: Brill, pp. 28-47.

de las redes correspondientes en las que se protegen los intereses económicos. Funcionarios de la administración imperial o miembros de la *domus Augusta* como Agripa no muestran ningún interés en ejercer de patronos o magistrados honorarios, ni las llamadas «grandes familias» de la península de los Apeninos se implican a nivel local. No conocemos a ningún tingitano que ocupara el flaminado provincial, es decir, el cargo más alto que la provincia debía otorgar a uno de los suyos y que podía conllevar el desempeño de otros cargos en la propia Roma. Al parecer, no sólo los habitantes de la propia capital de provincia, sino también los emigrantes adinerados de las zonas circundantes y del *hinterland*, no mostraron ningún interés en constituir temporalmente la élite de *Tingis* y, en consecuencia, hacer carrera en todo el imperio. Independientemente de este desinterés, la presencia de extranjeros del oeste y este del Mediterráneo sí que pone de manifiesto el atractivo de la ciudad. Este bajo nivel de compromiso con respecto a la asunción de las magistraturas provinciales y municipales también se observa en el caso de *Gades*; tampoco aquí —al menos según los hallazgos actuales— habría interés por las posibilidades de ascenso social que habrían ofrecido, por ejemplo, los cargos relacionados con el culto imperial. No se han transmitido actividades de los magistrados locales para ninguna de las dos ciudades, *beneficia* como la donación de juegos o estatuas, la construcción de un pórtico, la reparación de un pozo a sus expensas o donaciones *qua* voluntad. Dado que conocemos a estos cargos casi exclusivamente por sus epitafios, no recibimos ninguna información sobre su propia imagen y, por tanto, sobre la imagen que tenían de sí mismos, ni sobre la forma en que querían ser percibidos por su familia o sus conciudadanos. La falta de contexto, por ejemplo, de los elementos iconográficos o su ubicación en el espacio urbano también habría aportado información sobre los dedicantes que utilizaban esta forma de homenaje como *privatus* o en función pública. La importancia de los monumentos epigráficos se reduce a la mención del nombre, generalmente un cargo —en ningún caso se ha conservado el *cursus* completo— y un epíteto como *piissimus* o *indulgentissimus*. Así pues, ambas ciudades tenían la estructura social esperada para las ciudades romanas de este periodo; sin embargo, los recursos de la ciudad, su estatus y su función en la estructura dirigente le conferían un carácter correspondientemente individual. Desde el punto de vista de las formas de la economía, este desarrollo no es sorprendente: indispensable para el surgimiento de una élite acaudalada y que abarcara todo el imperio es, como John Weisweiler ha demostrado recientemente de forma convincente, por un lado, una intensificación de la agricultura orientada a la exportación y, por otro, la posibilidad de recurrir a los sistemas estatales de abastecimiento y movilizar las redes interregionales de transporte y, por último pero igualmente importante, la integración en las redes sociales y económicas.⁷⁹ Factores como la conectividad de la región respectiva con Roma o el grado de integración cultural en el «Roman Way of Life» también desempeñan un papel,⁸⁰ pero no

79 John Weisweiler (2021). «Capital Accumulation, Supply Networks and the Composition of the Roman Senate», *Past & Present*. *Op. Cit.*

80 Sobre el impacto de los patrones de conectividad en la historia romana véase Walter Scheidel (2014). «The

resultan decisivos en última instancia. *Gades* y *Tingis* se encontraban en el proverbial fin del mundo, pero la ubicación de esta región perdió importancia en el mismo momento en que Roma comenzó a integrarla en sus dominios: ahora hacía posible el control del estrecho de Gibraltar, así como de las rutas atlánticas, y avanzaba hacia un mercado para productos romanos, lo que a cambio ofrecía una oportunidad para la exportación; al aseguramiento de los intereses estratégicos siguió un aumento de la explotación.⁸¹ El «economic take-off» de la Bética fue posible porque las principales familias de la región llevaban ya unos dos siglos en estrecho contacto con Roma y porque tenían acceso a infraestructuras y logística para comercializar sus recursos. El *Africa Proconsularis*, que se convirtió en el eje de la economía imperial a fines del siglo II, se desarrolló con retraso debido a los conflictos militares en curso, pero estructuralmente tuvo un éxito similar. Dado que el viaje de *Ostia* a Cartago tomaba menos de 4 días, mientras que el viaje de Roma a *Gades* tomaba al menos 10 días,⁸² los romanos tradicionalmente poseían grandes propiedades aquí; además, el Estado amplió sus posesiones cuando Nerón condenó a muerte a los seis grandes terratenientes que poseían la mitad de la *Proconsularis* y confiscó sus propiedades.⁸³ Por último, las estructuras de la *annona*, que Roma introdujo para el abastecimiento de grano, hicieron posible que los productos regionales se extendieran por todo el Mediterráneo central y oriental. Si en *Ostia*, en el Piazzale delle Corporazioni, 9 de las 31 *stationes* eran africanas según los mosaicos de la época de Cómodo, a saber, *Sabratha* (Sabratha) en *Tripolitania*, *Gummi* (Henchir-El-Senem o Henchir-Gelama) y *Sullectum* (Salakta) en *Byzacium*, *Carthago*, *Hippo Diarrhytus* (Bizerta), *Curubis* (Qurba), *Missua* (Sidi Daoud) en la *Proconsularis*, *Musluvium* (Sidi Rehane) en *Mauritania* y la propia *Mauretania Caesariensis*,⁸⁴ esto revelaba la base económica del «clan des Africains» que posteriormente se establecería en Roma y sustituiría al «parti hispanique».⁸⁵

Shape of the Roman World: Modelling Imperial Connectivity», *Journal of Roman Archaeology*, 27, pp. 7-32.

- 81 Hans Kopp (2016). Fluid Boundaries: How the Spanish Coast Defined the Roman Empire, en I. Czeguhn; C. Möller; Y. Quesada Morillas y J. A. Pérez Juan (eds.). *Wege - Wasser - Wissen auf der iberischen Halbinsel vom Römischen Imperium bis zur islamischen Herrschaft* (Berliner Schriften zur Rechtsgeschichte, 6), Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, pp. 73-88.
- 82 Pascal Warnking (2015). *Der römische Seehandel in seiner Blütezeit. Rahmenbedingungen, Seerouten, Wirtschaftlichkeit* (Pharos. Studien zur griechisch-römischen Antike, 36), Rahden; Westf.: Leidorf, pp. 203-214.
- 83 Plinio el Viejo. *Naturalis historia* 18,35. José Remesal Rodríguez (2007). *Oleum afrum* et *Hispanum*, en A. Mrabet y J. Remesal Rodríguez (eds.). *In Africa et in Hispania. Études sur l'huile africaine* (Col.lección Instrumenta, 25). Barcelona: Edicions Universitat de Barcelona, pp. 315-328, aquí p. 317.
- 84 Samir Aounallah (2001). *Le Cap Bon, jardin de Carthage. Recherches d'épigraphie et d'histoire romano-africaines (146 a. C.-235 p. C.)* (Scripta antiqua, 4). Burdeos; París: De Boccard, pp. 45-49; Dorothea Rohde (2009). «Der Piazzale delle Corporazioni in Ostia. Wirtschaftliche Funktion und soziale Bedeutung», *Marburger Beiträge zur antiken Handels-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, 27, pp. 31-61; Lietta de Salvo (1992). *Economia privata e pubblici servizi nell'Impero Romano. I corpora naviculariorum* (Kleio. Studi Storici, 5). Messina: Samperi, pp. 391-395.
- 85 Mireille Cèbeillac-Gervasoni (1994). *Ostie et le blé au II^e siècle ap. J.-C.*, en *Le ravitaillement en blé de Rome et des centres urbains des débuts de la République jusqu'au Haut-Empire. Actes du colloque international. Naples 1991* (Collection de l'École française de Rome, 196). Nápoles; Roma: Centre Jean Bérard, pp. 47-60; Mireille Cèbeillac-Gervasoni (1996). *Gli «Africani» ad Ostia, ovvero «le mani sulla città»*, en C. Montepaone (ed.). *L'incidenza dell'antico. Studi in memoria di Ettore Lepore* III. Nápoles: Luciano, pp. 557-567.

duradera, la urbanización, la concentración de consumidores comparativamente adinerados en los cuarteles de las regiones fronterizas, el crecimiento general de la población, e impulsos positivos como la garantía de la seguridad jurídica, la ampliación de las infraestructuras y la posibilidad de operar en todo el imperio con un medio de pago uniforme. Promovieron un crecimiento económico intensivo que permitió a cada vez más personas dejar de cultivar y consumir bienes más allá de las necesidades básicas. La existencia de este «middle-stratum» fue una novedad que no tuvo parangón durante mucho tiempo.⁹⁰

¿Puede considerarse ya como promoción estructural económica activa el desarrollo de una infraestructura eficiente en una región determinada? ¿Justifica este resultado que se hable de la existencia de una política económica? Al crear el marco jurídico, al recaudar derechos de aduana, impuestos, tasas y gravámenes, el Estado no sólo creó las condiciones marco institucionales, sino que también puso acentos específicos y generó impulsos primordiales para la intensificación de la producción: por ejemplo, la obligación tributaria por cabeza hizo necesario para una gran parte de la población participar en actividades de mercado para satisfacer las necesidades fiscales. La recaudación de impuestos en forma de bienes naturales como el aceite de oliva y su utilización para abastecer al ejército del Limes o a la población urbana romana propició el desarrollo de nuevas conexiones comerciales, que repercutieron positivamente en la economía de las respectivas regiones. Pero también existía la posibilidad de que los mecanismos descritos no funcionaran. Este fue el caso de *Tingitana*, donde las ciudades siguieron siendo «d'îles de romanité au milieu d'une mer de tribus»⁹¹ y el abastecimiento del ejército no desencadenó un mayor flujo de dinero, que a su vez habría dado lugar a una transferencia de capital, bienes, tecnología y personas de otras zonas del Imperio Romano en la periferia, como resultado de lo cual esta última –al menos en términos económicos– se habría ido pareciendo cada vez más al centro. Además, la práctica judicial, por ejemplo, demostró que la asistencia en litigios no estaba al alcance de todos por igual: aunque los comerciantes tenían acceso a los tribunales de justicia romanos, estos se reunían tan esporádicamente que ofrecían poca protección en los negocios cotidianos y a corto plazo. En cambio, los extranjeros tenían que cumplir con las normas locales y su aplicación en los tribunales provinciales.⁹² Por último, las intervenciones del emperador y de los gobernadores en los asuntos económicos

213?-215 Q. Marcio Dioga de *Leptis Magna*; con respecto a los dos otros –144-146/7 M. Petronio Honorato y 210 T. Messio Extricato– las patrias no nos son conocidas, véase al respecto Maria Letizia Caldelli (2020). *I prefetti dell'annona da Augusto a Costantino* (Collection de l'École française de Rome, 577). Roma: École française de Rome.

90 Evan W. Haley (2003). *Baetica Felix: People and Prosperity in Southern Spain from Caesar to Septimius Severus*. Austin: University of Texas Press; véase también Kai Ruffing (2012). *Wirtschaft in der griechisch-römischen Antike* (Geschichte kompakt). Darmstadt: wbg Academic, pp. III-113.

91 Philippe Leveau (1995). *Le limes d'Afrique à l'épreuve de nouveaux concepts* (Apport du point de vue «systémique» à la notion de limite et de frontière), en A. Rousselle (dir.). *Frontières terrestres, frontières célestes dans l'Antiquité*. Perpignan: Presses universitaires de Perpignan, pp. 57-66.

92 Taco T. Terpstra (2013). *Trading Communities in the Roman World. A Micro-Economic and Institutional Perspective* (Columbia Studies in the Classical Tradition, 37). Leiden; Boston: Brill.

estaban motivadas únicamente por la racionalidad individual.⁹³ La confiscación por Tiberio de las minas de plomo, cobre, plata y oro de Sexto Mario, el hombre más rico de Hispania,⁹⁴ así como la incautación por Nerón de los grandes latifundios norteafricanos demuestran que la propiedad estatal e imperial se entendían cada vez más como una unidad: el emperador era el mayor terrateniente del imperio y consideraba que todas las minas, canteras y yacimientos eran de su propiedad. Así, las minas y canteras se gestionaban directamente o se arrendaban; es probable que, por lo general, las áreas de producción agrícola hayan sido arrendadas.⁹⁵ Aunque en este contexto no es posible emitir un juicio exhaustivo sobre la naturaleza o la existencia de la política económica romana,⁹⁶ la comparación de las formas económicas en ambas regiones y fuera de ellas deja claro⁹⁷ que no se trataba de una política económica ‘moderna’ que trabajara específicamente en pro de la globalización,⁹⁸ aunque los agentes no actuaran únicamente de forma reactiva.

«Zonas Económicas Especiales» a este lado y al otro del estrecho de Gibraltar

En 2020, Tánger Med pudo registrar la manipulación de 5,7 millones de contenedores.⁹⁹ No sólo aumentó su volumen un 18% con respecto al año anterior, sino que superó al tradicional líder del mercado en la región, al otro

- 93 Una actitud que señala a la familia y sus redes como el origen del comportamiento económico romano, sobre esto, por ejemplo, Wim Broekaert (2016). *The Economics of Culture. Shared mental models and exchange in the Roman business world*, en K. Droß-Krüpe; S. Föllinger y K. Ruffing (eds.): *Antike Wirtschaft und ihre kulturelle Prägung. The Cultural Shaping of the Ancient Economy. Internationale Tagung. Marburg 2014* (Philippika. Altertumswissenschaftliche Abhandlungen, 98). Wiesbaden: Harrassowitz, pp. 163-184; Dennis Kehoe (2015). *Contracts, Agency, and Transaction Costs in the Roman Economy*, en D. Kehoe; D. M. Ratzan y U. Yiftach (eds.). *Law and Transaction Costs in the Ancient Economy (Law and Society in the Ancient World)*. Ann Arbor: University of Michigan Press, pp. 231-252.
- 94 Tácito, *Annales* 6,19,1; Dión Casio, *Historia Romana* 58,22,2-3. José Remesal Rodríguez (2012). *De emperador a depredador*, en F. Marco Simón; F. Pina Polo y J. Remesal Rodríguez (eds.). *Vae victis! Perdedores en el mundo antiguo. VI Coloquio Internacional de Historia Antigua. Zaragoza 2011* (Col.lecció Instrumenta, 40). Barcelona: Publicacions i Edicions de la Universitat de Barcelona, pp. 217-227, esp. pp. 221-223.
- 95 Elio Lo Cascio (2007). *The early Roman empire: The state and the economy*, en W. Scheidel; I. Morris y R. Saller (eds.). *The Cambridge History of the Greco-Roman World*. Cambridge et al.: Cambridge University Press, pp. 619-647.
- 96 Sobre el estado de la investigación véase, por ejemplo, Julia Hoffman-Salz (2011). *Die wirtschaftlichen Auswirkungen der römischen Eroberung. Vergleichende Untersuchungen der Provinzen Hispania Tarraconensis, Africa Proconsularis und Syria* (Historia Einzelschriften, 218). Stuttgart: Franz Steiner Verlag; Taco T. Terpstra (2019). *Trade in the Ancient Mediterranean. Private Order and Public Institutions* (The Princeton Economic History of the Western World). Princeton; Oxford: Princeton University Press.
- 97 Otro ejemplo es el estudio de la península de los Apeninos de Frank Vermeulen (2021). *Economic space and movement between Roman towns, their suburbia and territories. The regional perspective*, en F. Vermeulen y A. Zwiiderhoek (eds.). *Space, Movement and the Economy in Roman Cities in Italy and Beyond* (Studies in Roman Space and Urbanism). Londres; Nueva York: Routledge, pp. 13-35.
- 98 Sobre esto, véanse también los argumentos de Andrew Wilson (2011). *Developments in Mediterranean shipping and maritime trade from the Hellenistic period to AD 1000*, en D. Robinson y A. Wilson (eds.). *Maritime Archaeology and Ancient Trade in the Mediterranean* (Oxford Centre for Maritime Archaeology. Monograph, 6). Oxford: Oxford Centre for Maritime Archaeology, pp. 33-55, y las contribuciones en el volumen de Christoph Schäfer (ed.) (2016). *Connecting the Ancient World. Mediterranean Shipping, Maritime Networks and their Impact* (Pharos, 38). Rahden; Westf: Leidorf.
- 99 CEX España Exportación e Inversiones (2021). *Ficha país. Marruecos 2021*, <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/elmercado/estudios-informes/ficha-pais-marruecos-doc2016645950.html?idPais=MA> [Consultado el 02 de marzo de 2023].

lado del estrecho de Gibraltar, el puerto español de Algeciras: el mayor puerto del Mediterráneo y quinto de Europa en conectividad —tras Róterdam, Amberes, Hamburgo y Ámsterdam— movió en 2020 un total de 107 millones de mercancías, pero su tráfico de contenedores fue de solo 5,1 millones.¹⁰⁰ Algeciras, cuyo trazado se remonta a principios del siglo XX, cuenta con dos terminales: la terminal APM Terminals Algeciras, de unas 67 ha de superficie, y la Total Terminal International, de unas 60 ha, con dos muelles de 650 y 550 metros de longitud respectivamente. Aquí pueden atracar buques con un calado total de hasta 18,5 m; en cuanto a capacidad de carga, pueden descargar portacontenedores de más de 18.000 TEU. El complejo portuario de Tánger Med, que abrió sus puertas en 2007, consta actualmente de tres terminales que cubren una superficie de unas 1.000 ha: Tánger Med I, tráfico de pasajeros y ro-ro, Tánger Med II. Los muelles tienen una longitud media de hasta 800 m y pueden acoger buques con un calado de hasta 18 m y carga general, a granel, petróleo y gas. Las obras de ampliación finalizadas en 2019 han elevado la capacidad total de manipulación de contenedores a 9 millones, lo que convierte a Tánger-Med en líder del Mediterráneo en este aspecto. Pero no se trata sólo de la intensa competencia en la manipulación de contenedores y, por tanto, en el tráfico este-oeste —dentro de la región mediterránea en su conjunto y desde los países del Golfo Pérsico hacia Norteamérica—; la nueva puesta en marcha también ha dado un nuevo impulso al eje comercial norte-sur, es decir, entre Europa y el norte de África: revelan la complementariedad de ambos puertos en el estrecho de Gibraltar, que puede considerarse un nodo para la fluidez de la cadena de suministro tanto a escala regional como mundial.¹⁰¹ Porque desde la celebración del acuerdo de libre comercio entre la Unión Europea y Marruecos en 2012, España, Francia y otros países europeos pueden integrar el país en sus cadenas de suministro: aguas arriba (producción de bienes intermedios) al norte del Estrecho y aguas abajo (producción de bienes finales) al sur. Del comercio bilateral entre España y Marruecos, el Puerto de Algeciras canaliza el 50% del total (por Algeciras pasan 400.000 camiones al año de tráfico comercial rodado *-roll on-roll off*). El crecimiento del flujo comercial bilateral en la última década ligado a la cadena de valor regional euro-marroquí alcanzó su récord histórico en 2019 con 15.400 millones de euros.

En vista de este desarrollo, el *hinterland*, que funciona como zona económica en ambas regiones, pasa a primer plano: detrás de Tánger Med se alza un compendio consolidado de seis áreas industriales y logísticas al servicio de empresas exportadoras con vocación global. La Agence Spéciale Tanger Méditerranée / Agencia Especial

100 Alberto Rodríguez (2021). «El Puerto de Algeciras se sobrepone a la pandemia con 107,3 millones de toneladas en 2020», *EuropaSur*, 20 de enero de 2021, https://www.europasur.es/maritimas/Puerto-Algeciras-traficomercancias-2020-107-toneladas_0_1539746290.html [Consultado el 2 de marzo de 2023].

101 Jesús Gabriel Moreno Navarro (2008). *Una Nueva Ordenación de los Transportes: las Autopistas del Mar. Comercio, Servicios y Transporte. Patrones de una Sociedad Avanzada. Geografía de los Servicios*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), pp. 349-354; Jesús Gabriel Moreno Navarro (2011a). *Autopistas del mar y ferroutage: alternativas de ecoeficiencia intermodal*, en V. Gozalvez Pérez y J. A. Marco Molina (eds.). *Energía y territorio: dinámicas y procesos*, 2, *XXII Congreso de Geógrafos Españoles: Universidad de Alicante 2011*. Madrid: Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 277-288.

Tánger-Med (TMSA), sociedad estatal autónoma creada a tal efecto, ha desarrollado un territorio de 16 millones de m² y podría poner a disposición otros 30 millones de m² más.¹⁰² Más de 900 empresas de procedencia nacional e internacional se han establecido ya en estas zonas francas, creando un total de 75.000 puestos de trabajo y exportando mercancías por valor de más de 5.000 millones anuales. Se trata, por un lado, de empresas de los llamados sectores emergentes, como cableado y conectores, electrónica, automóvil, aeronáutica, deslocalización, pero también de sectores tradicionales modernizados, como textil y alimentación, y, por otro, de multinacionales como, por ejemplo, Renault, Delphi, Exco Automotive, Siemens-Gamesa, Yakazi, Decathlon o Lear Corporation. El éxito de estas zonas francas se basa en una serie de medidas que minimizan los problemas a los que suelen enfrentarse los inversores extranjeros: reducción de la burocracia con la ventanilla única, supresión del control de divisa con acuerdos especiales, y facilitación de la fiscalidad con regímenes ultra simplificados. Además, los costes laborales son incomparables.¹⁰³ En 2013, esta estrategia de diversificación de la estructura productiva y de atracción de inversiones extranjeras directas ya había dado sus frutos, hasta el punto de que la región de Tánger-Tetuán puede considerarse el segundo polo industrial del país, después de la Gran Casablanca. En términos de PIB nacional, generó el 8,5%, ocupando el tercer lugar directamente después de las regiones de Gran Casablanca y Rabat-Salé-Zemmour-Zaer, que contribuyeron con el 23,4% y el 11,6% respectivamente.

Detrás de Algeciras se extiende una zona económicamente desfavorecida donde, por su ubicación geoestratégica, el puerto aún no ha aportado empleo e inversiones de una magnitud comparable, a pesar de que más de 28.100 personas trabajan allí y en las empresas subcontratistas vinculadas al puerto, que representa así el 7,72% de los empleos de la provincia. De hecho, Algeciras, que tiene conexiones con 200 puertos en todo el mundo, ni siquiera tiene la conexión ferroviaria necesaria para seguir siendo competitiva a largo plazo.¹⁰⁴ En el curso de las estrategias que la RTE-T (Red Transeuropea de Transporte) había desarrollado en toda Europa, resultó que faltaban las conexiones entre Andalucía Oriental y Andalucía Occidental y que, en consecuencia, la costa del Levante español no se había conectado a la red de alta velocidad. El tramo ferroviario Algeciras-Bobadilla, un tramo de 176 km

102 Jesús Gabriel Moreno Navarro y Jesús Ventura Fernández (2008). El nuevo esquema de competitividad portuaria en el Estrecho de Gibraltar. La irrupción de Tánger Med, en *Comercio, Servicios y Transporte. Patrones de una Sociedad Avanzada. Geografía de los Servicios*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), pp. 355-365; Jesús Gabriel Moreno Navarro (2011b). «Transformaciones territoriales en el norte de Marruecos», *Revista de Estudios Andaluces*, 28, pp. 1-15.

103 Omar Belkheiri (2020). «Integration of the northern Morocco into globalization through industry. What's good and what's bad», *Revista Estudios de Economía Aplicada*, 38 (3), pp. 1-15; véase también Omar Belkheiri; Yolande Benarrosh y Salima Benmoussa (2019). Tanger: (ses) mondialisations, (ses) migrations, (son) urbanisation. Une ville qui pousse, des politiques qui suivent. Repérages et images, en Y. Benarrosh (ed.). *Le travail mondialise au Maghreb. Approches interdisciplinaires*. Casablanca: Editions CJB/IRD/La Croisée des Chemins, pp. 299-331.

104 Sobre esto y en adelante véase la contribución de Luis Óscar Moreno García-Cano en este tomo: El aprovechamiento de las rentas de situación del Estrecho: la conversión del Estrecho en un hub de inversiones y logística de la cadena de valor euroafricana.

de ancho convencional construido en 1892, sigue pendiente de electrificación y de la implantación del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS); entonces se cumplirían los requisitos mínimos del reglamento europeo y sobre esta base sería posible una ampliación de las conexiones con el llamado corredor central y mediterráneo: al fin y al cabo, los puertos y mercados europeos más importantes para los productos españoles no se encuentran en el Mediterráneo, sino en la costa atlántica. Hasta ahora, el área de la Bahía de Algeciras tampoco ha sido designada como zona económica especial, que podría atraer inversiones extranjeras mediante concesiones de costes y cuya producción orientada a la exportación tendría efectos sobre el resto de la economía local, que también se encuentra fuera de la zona, no sólo, pero principalmente a través del empleo de trabajadores locales. Si quiere ser la «puerta de Europa para África», entonces el planteamiento debe basarse en la creación de un hub logístico y de inversiones que permita la atracción de procesos aguas arriba de la cadena de valor con el objetivo de que las empresas europeas e internacionales establecerán sus sucursales para el mercado africano en esta zona.¹⁰⁵

Así pues, España carece de voluntad política para configurar y promover activamente estructuras económicas; también es posible que el concepto de zona económica especial aún no se haya planteado porque no tiene tradición en esta región, que ha sido próspera durante siglos: la primera industria siderúrgica de España puede situarse en Marbella y El Pedroso (Sevilla) antes de 1730.¹⁰⁶ Cien años más tarde, se construye en Marbella el primer alto horno, alimentado inicialmente con madera y luego con hulla del norte de España. En la primera mitad del siglo XIX, el producto interior bruto por habitante en Andalucía estaba claramente por encima de la media nacional, que Cataluña, por ejemplo, tampoco alcanzaba. Después, los aranceles acabaron primero con la competitividad de la siderurgia andaluza y, finalmente, también con la producción de algodón; la industrialización intensiva de otras regiones tras la guerra civil da lugar a una Andalucía decididamente agraria, que no es el centro de interés de Madrid como espacio económico.

Por otra parte, Tánger y sus alrededores pueden considerarse en cierta medida una «zona económica especial» desde la década de 1980, cuando Holanda, Estados Unidos, Francia, Suecia e Inglaterra empezaron a establecer consulados en la ciudad.¹⁰⁷ Gracias a la expansión sostenida de la infraestructura portuaria, al establecimiento del sistema postal y de una primera línea telefónica ya en 1883, así como a las inversiones en el ferrocarril, este estatus tuvo inicialmente el efecto de crear una ciudad portuaria moderna sin precedentes. Sin embargo, la libertad

105 Centre for Transportation Studies for the Western Mediterranean (CETMO) / European Institute of the Mediterranean (IEMED) (coord.) (2021). *Mediterranean Transport and Logistics in a Post-Covid-19 Era: Prospects and Opportunities*. <https://www.cetmo.org/cetmo-latest-insights/> [Consultado el 2 de marzo de 2023].

106 Sobre esto y en adelante véase la contribución de Jesús Gabriel Moreno Navarro en este tomo: *Desarrollo regional del sur de España: estrategias e integración en los ejes de desarrollo mediterráneos*.

107 Daniela Hettstedt (2022). *Die internationale Stadt Tanger. Infrastrukturen des geteilten Kolonialismus, 1840-1956* (Studien zur internationalen Geschichte, 51). Berlín; Boston: De Gruyter, cf. Leopoldo Ceballos López (2013). *Historia de Tánger. Memoria de la ciudad internacional*. Córdoba: Almuzara; Bernard Lugan (2011). *Histoire du Maroc. Des origines à nos jours*. París: Ellipses, pp. 287-286.

arancelaria del comercio favoreció la aparición del contrabando y la prohibición de introducir productos importados en Marruecos provocó su aislamiento del resto del país. Además, Francia y España, como potencias coloniales, promovieron el desarrollo de otros puertos, Casablanca y Ceuta respectivamente. Cuando el estatuto jurídico especial de Marruecos finalizó con la independencia en 1956, la economía en Tánger empezó a caer en picado, alrededor del 90% de las empresas cerraron, el comercio se hundió y el sector inmobiliario se desplomó. Harán falta varios intentos por parte de Rabat antes de que pueda iniciarse finalmente un proceso de apertura y liberalización económica sobre la base de una serie de reformas estructurales y la firma de acuerdos de libre comercio.

Sobre la utilidad y el perjuicio de la historia comparada

¿Qué nos aporta la comparación? ¿Qué quiere decir y con qué fin se comparan *Gades* y *Tingis* o incluso Tánger Med, el actual puerto de Tánger, con Algeciras?¹⁰⁸ ¿Hasta qué punto las dos ciudades situadas a ambos lados del estrecho de Gibraltar y, por tanto, en el extremo literal del mundo antiguo son adecuadas para un análisis comparativo, también de forma diacrónica, cuando se trata de la cuestión del desarrollo económico activo de una región?

Una mirada al respectivo paisaje urbano en la Antigüedad muestra los elementos habituales de la infraestructura y la arquitectura romanas, en el caso de *Gades* superpuestos a una herencia fenicio-púnica muy presente, en ambos casos complementada por una «arquitectura espectáculo» en lo que se refiere al ‘Waterfront’.¹⁰⁹ De este modo, se toma conciencia de los puntos en común que resultan, entre otras cosas, del perfil de exigencia que supone ser una ciudad portuaria y actuar como centro administrativo de una región, en calidad de capital de provincia o de capital de *conventus*.

Si se vuelve la atención a *Tingis* y Tánger Med se ponen claramente de manifiesto las diferencias entre un puerto históricamente cultivado y una hilera de terminales de ordenador, un «no lugar» sin rostro de la posmodernidad:¹¹⁰ el resultado de la separación espacial de la ciudad y el puerto, que pretende, por un lado, evitar las indeseadas consecuencias sociales del crecimiento paralelo del puerto y la ciudad. Por lo común, los puertos se expandieron prácticamente dentro de la zona urbana; en algunos casos, se demolieron barrios enteros para hacer sitio al puerto.¹¹¹ Tanto los habitantes como los trabajadores que construían el puerto o estaban empleados en él en los astilleros, muelles y almacenes eran

108 Versioneando a Friedrich Schiller (1789). *Was heißt und zu welchem Ende studiert man Universalgeschichte?* (Antrittsvorlesung in Jena, 26. Mai 1789). Jena: Akademische Buchhandlung.

109 Michael Pfanner (1990). Modelle römischer Stadtentwicklung am Beispiel Hispaniens und der westlichen Provinzen, en W. Trillmich y P. Zanker (eds.), *Stadt und Ideologie. Die Monumentalisierung hispanischer Städte zwischen Republik und Kaiserzeit. Internationales Kolloquium. Madrid 1987* (Bayerische Akademie der Wissenschaften. Philosophisch-historische Klasse. Abhandlungen. Neue Folge, 103), München, pp. 59-116, aquí p. 79.

110 Marc Augé (1994). *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*. Op. Cit.

111 Lasse Heerten (2017). «Ankerpunkte der Verflechtung. Hafenstädte in der neueren Globalgeschichtsschreibung», *Geschichte und Gesellschaft*, Op. Cit., pp. 172-173.

desplazados a asentamientos periurbanos o se quedaban residiendo en barrios de las inmediaciones del puerto, donde la densidad de población aumentó posteriormente de forma masiva. En cualquier caso, la expansión fomentó la segregación a largo plazo, ya que o bien se separaron los espacios de trabajo y de vida, o bien se crearon verdaderos barrios marginales. En este contexto, la distancia social entre los distintos grupos sociales también se percibía con tanta fuerza porque estas fronteras discurrían dentro del espacio dividido y tangible de la ciudad. Por otra parte, hay que obviar los efectos que la integración en las redes mundiales tuvo sobre las ciudades portuarias, ya que se percibieron como ambivalentes: esto era aplicable a las importaciones, que no sólo incluían *a priori* materias primas, bienes y productos al menos aparentemente no problemáticos, sino también armas, medicamentos, animales y microbios, patógenos de la fiebre amarilla, el cólera o la peste bubónica. Y también era aplicable a las formas de ocupación, porque además de ingenieros, capitanes de barco y proveedores de servicios financieros, también había demanda de jornaleros y prostitutas. Esta estructura precaria del empleo fomentó la politización, lo que convirtió a los puertos en escenarios de largas luchas laborales, puntos de partida de revueltas políticas y revoluciones. Se veían como lugares de internacionalismo liberal, pero también como lugares de demarcación de lo «extranjero».

Una mirada a las respectivas áreas económicas —la Bética y la *Tingitana*— muestra hasta qué punto las condiciones geomorfológicas e hidrográficas de una región y, por tanto, la riqueza o carencia de recursos, si no determinaba, al menos condicionaba su potencial de aprovechamiento económico y su posición en el Imperio Romano. En cambio, una instantánea de los puertos de *Tánger Med* y Algeciras a una distancia de unos 2.000 años revela que un desarrollo económico activo basado en una voluntad política de dar forma a las cosas puede relativizar estas mismas condiciones naturales: y es que las innovaciones tecnológicas no sólo han fomentado la creación de redes transnacionales y mundiales, sino también la integración infraestructural, económica y política de los territorios nacionales. A través de estos procesos, las ciudades portuarias se convirtieron, por así decirlo, en centros territoriales: la expansión portuaria generó una demanda exponencialmente creciente de mano de obra y bienes de consumo, que quiere ser satisfecha por la inmigración y las importaciones internacionales. Las líneas de ferrocarril, las carreteras modernizadas o de nueva construcción y las vías navegables conectan cada vez más estrechamente las ciudades portuarias con el *hinterland*, que a su vez se crea económica y culturalmente gracias a esta interconexión como construcción espacial. Las ciudades portuarias en expansión se integran así en diversos espacios, territorios y redes. A lo largo de las dos últimas décadas ha surgido un nuevo tipo de sistema mundial de ciudades portuarias o ciudades con puerto que, en una época de supuesta disminución de la soberanía de los Estados-nación, ha vinculado a los nuevos centros de toma de decisiones del mundo globalizado —los «portals of globalization», los «hubs» o las «gateway cities»— más estrechamente entre sí que con sus respectivos *hinterland*.

Entonces, ¿qué nos aporta la comparación? «Comparative history is not new»: ya no es necesario reivindicar y defender el enfoque comparativo como un desiderátum metodológico innovador, porque hoy en día nadie duda de su utilidad y necesidad.¹¹² En cambio, surgen preguntas y problemas a la hora de ponerlo en práctica:

« Qu'est-ce, tout d'abord, dans notre domaine, que «comparer»? Incontestablement ceci: faire choix, dans un ou plusieurs milieux sociaux différents, de deux ou plusieurs phénomènes qui paraissent, au premier coup d'oeil, présenter entre eux certaines analogies, décrire les courbes de leurs évolutions, constater les ressemblances et les différences et, dans la mesure du possible, expliquer les unes et les autres ».¹¹³

Así definía hace 70 años Marc Bloch, uno de los fundadores y principales representantes de la escuela francesa Annales, el principio de funcionamiento de la historia comparada. Y a pesar de su simplicidad, la definición de Bloch de la comparación histórica sigue considerándose determinante hoy en día; incluso las formulaciones más recientes se apoyan en ella.¹¹⁴ En términos generales, se caracterizan por una aparente amplitud y apertura, ya que no se imponen restricciones explícitas en cuanto al marco de referencia espacial o los procedimientos metodológicos que deben aplicarse; además, hacen hincapié en que la atención debe centrarse en la investigación de las similitudes y las diferencias. Michel Espagne hizo productiva la crítica al «punto muerto estratégico-investigador»—los fenómenos culturales se paralelizan sobre la base de similitudes semánticas, aunque puedan tener funciones diferentes en los respectivos sistemas culturales— al proponer que la atención debería centrarse en los múltiples procesos de interpenetración y recepción, el intercambio y el entrelazamiento mutuo entre culturas.¹¹⁵ Con el tiempo dio lugar al concepto de «transfer»¹¹⁶ y, como resul-

112 Theda Skocpol y Margaret Somers (1980). «The Uses of Comparative History in Macrosocial Inquiry», *Comparative Studies in Society and History*, 22, pp. 174-197.

113 Marc Bloch (1928). «Pour une histoire comparée des sociétés européennes», *Revue de synthèse historique*, 46, pp. 15-50, aquí pp. 16-17.

114 Khaldoun Samman (2001). «The limits of the classical comparative method», *Review (Fernand Braudel Center)*, 24, pp. 533-573; Jürgen Kocka (2003). «Comparison and beyond», *History and Theory*, 42, pp. 39-44; Deborah Cohen y Maura O'Connor (eds.) (2004). *Comparison and History: Europe in Cross-National Perspective*. Londres: Routledge; Heinz-Gerhard Haupt (2006). *Historische Komparatistik in der internationalen Geschichtsschreibung*, en G. Budde; S. Conrad y O. Janz (eds.). *Transnationale Geschichte: Themen, Tendenzen und Theorien; Festschrift Jürgen Kocka*. Gotinga: Vandenhoeck & Ruprecht, pp. 137-149; Heinz-Gerhard Haupt y Jürgen Kocka (eds.) (2009). *Comparative and transnational history. Central European approaches and new perspectives*. Nueva York: Berghahn Books.

115 Michel Espagne (1994). «Sur les limites du comparatisme en histoire culturelle», *Génèses*, 17, pp. 112-121; *Ídem* (1999). *Les transferts culturels franco-allemands (Perspectives germaniques)*. Paris: PUF.

116 Hartmut Kaelble y Jürgen Schriewer (2003). *Vergleich und Transfer. Komparatistik in den Sozial-, Geschichts- und Kulturwissenschaften*. Fráncfort del Meno; Nueva York: Campus.

tado, entre otros, al de la «histoire croisée»¹¹⁷ y «entangled history».¹¹⁸ En cualquier caso, los estudios históricos comparados experimentaron un renacimiento decisivo gracias a la fructífera combinación de la comparación inter-nacional y la transferencia intercultural. Los «Urban Studies» se prestan especialmente a una comparación sistemática en la medida en que, o bien se trata de explicar similitudes o diferencias sorprendentes en fenómenos que pueden observarse simultáneamente en dos contextos —como en el caso de *Gades* y *Tingis*—, o bien la observación de un fenómeno —el de la ciudad portuaria— en un mismo contexto social y en épocas diferentes puede producir nuevos conocimientos. No cabe duda de que no se puede analizar provechosamente una ciudad sin compararla, aunque sea implícitamente, con otra.¹¹⁹ Esto comienza con su denominación¹²⁰ y termina con la conformación del respectivo sistema político en el que se integra.¹²¹ Aunque, además de las posibilidades metodológicas, la investigación histórica comparativa tiene sus límites,¹²² gana en importancia cuando utiliza estudios de casos individuales para poner a prueba afirmaciones generales sobre movimientos, estructuras o desarrollos y puede, a su vez, situar estas hipótesis en un nivel superior de verosimilitud como resultado del trabajo empírico. Al hacerlo, se hace evidente la fuerza con la que la historia comparada oscila entre una afirmación generalizadora y una individualizadora. El análisis debe tratar problemas complejos que permitan comprender las tendencias o estructuras generales del desarrollo, pero por otro lado también debe hacer justicia a las características especiales de los casos individuales y, además, colocarlos en una perspectiva en la que en el mejor de los casos conduzcan a resultados innovadores.¹²³

La comparación histórica, aplicada a la cuestión de una conexión entre *Gades* y Tángier Med, extrae sus ideas del campo de la tensión de la existencia e

- 117 Michael Werner y Bénédicte Zimmermann (2002). «Vergleich, Transfer, Verflechtung. Ansatz der histoire croisée und die Herausforderung des Transnationalen», *Geschichte und Gesellschaft*, 28, pp. 607-636; Ídem (2003). «Penser l'histoire croisée: entre empirie et réflexivité», *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 58, pp. 7-36.
- 118 Agnes Arndt; Joachim C. Häberlen y Christiane Reinecke (eds.) (2011). *Vergleichen, verflechten, verwirren? Europäische Geschichtsschreibung zwischen Theorie und Praxis*. Gotinga: Vandenhoeck & Ruprecht.
- 119 Nicolas Kenny y Rebecca Madgin (2015). 'Every Time I Describe a City': Urban History as Comparative and Transnational Practice, en N. Kenny y R. Madgin (eds.). *Cities beyond borders. Comparative and transnational approaches to urban history*. Farnham; Burlington: Routledge, pp. 3-26.
- 120 Christian Topalov et al. (2010). *L'aventure des mots de la ville à travers le temps, les langues, les sociétés*. Paris: Bouquins.
- 121 Christopher A. Bayly et al. (2006). «AHR conversation: on transnational history», *American Historical Review*, 111, pp. 1140-1464; Sanjeev Khagram y Peggy Levitt (eds.) (2008). *The Transnational Studies Reader. Intersection and innovations*. Londres; Nueva York: Routledge; Stefan Krätke et al. (eds.) (2012). *Transnationalism and Urbanism*. Londres; Nueva York: Routledge; Pierre-Yves Saunier (2013). *Transnational History*. Houdmills; Basingstoke: Macmillan Education UK.
- 122 Werner Daum; Günter Riederer y Harm von Seggern (1998). Fallobst und Steinschlag: Einleitende Überlegungen zum historischen Vergleich, en Helga Schnabel-Schüle (ed.). *Vergleichende Perspektiven - Perspektiven des Vergleichs. Studien zur europäischen Geschichte von der Spätantike bis ins 20. Jahrhundert* (Trierer historische Forschungen, 39). Maguncia: Philipp von Zabern, pp. 1-22.
- 123 Charles Tilly (1996). «What good is urban history?», *Journal of Urban History*, 22, pp. 702-719; Kevin Ward (2008). «Towards a comparative (re)turn in urban studies? Some reflections», *Urban Geography*, 29 (5), pp. 405-410; Jennifer Robinson (2013). «Cities in a world of cities: the comparative», *International Journal of Urban and Regional Research*, 35 (1), pp. 1-23.

interacción humanas sobre el trasfondo principalmente económico de unos retos existenciales estructuralmente idénticos, pero siempre nuevos para cada generación. Revela la temporalidad y la mutabilidad de los espacios (económicos) situando en el centro del interés cognitivo las respuestas específicas de las sociedades civilizadas a estos desafíos. Este enfoque diacrónico, es decir, comparativo en el tiempo, que se centra en la observación de un fenómeno en un mismo contexto y en distintos momentos, permite ver los respectivos paisajes urbanos o instantáneas de los puertos como cortes transversales temporales, a través de cuya observación comparativa puede demostrarse el cambio. O, dicho de otro modo, en palabras de Fernand Braudel, probablemente el mayor conocedor del Mediterráneo:

En somme, la mort apparente d'un secteur maritime n'est qu'un changement dans le rythme de sa vie. [...] si l'on veut, de la vie sans histoire à la vie historique, échappant presque totalement à nos vigilances et à nos curiosités chaque fois qu'il retourne à son existence obscure.¹²⁴

Así que no es la geografía sino la historia la que crea el espacio, también y especialmente en el estrecho de Gibraltar.

BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ MELERO, Anthony; ÁLVAREZ-OSSORIO RIVAS, Alfonso *et al.* (eds.) (2018). *Fretum Hispanicum. Nuevas perspectivas sobre el Estrecho de Gibraltar durante la Antigüedad* (Colección Historia y Geografía, 355). Sevilla: Editorial de la Universidad de Sevilla.
- AMENDA, Lars y FUHRMANN, Malte (2007). *Hafenstädte in globaler Perspektive*. Einleitung, en L. Amenda y M. Fuhrmann (eds). *Hafenstädte: Mobilität, Migration, Globalisierung* (Comparativ, 17.2). Leipzig: Leipziger Universitäts-Verlag, pp. 7-11.
- AOUNALLAH, Samir (2001). *Le Cap Bon, jardin de Carthage. Recherches d'épigraphie et d'histoire romano-africaines (146 a. C.-235 p. C.)* (Scripta antiqua, 4). Burdeos; París: De Boccard.
- ARNAUD, Pascal (2014). *Maritime Infrastructure. Between Public and Private Initiative*, en A. Kolb (ed.). *Infrastruktur und Herrschaftsorganisation im Imperium Romanum. Internationale Tagung. Zürich 2012* (Herrschaftsstrukturen und Herrschaftspraxis, 3). Berlín: De Gruyter, pp. 161-179.
- ARNAUD, Pascal y KEAY, Simon (eds.) (2020). *Roman Port Societies. The Evidence of Inscriptions* (British School at Rome Studies). Cambridge; Nueva York: Cambridge University Press.
- ARNDT, Agnes; HÄBERLEN, Joachim C. y REINECKE, Christiane (eds.) (2011). *Vergleichen, verflechten, verwirren? Europäische Geschichtsschreibung zwischen Theorie und Praxis*. Gotinga: Vandenhoeck & Ruprecht.

¹²⁴ Fernand Braudel (c1966). *La Méditerranée et le monde méditerranéen à la époque de Philippe II. Tome premier*. Paris: Armand Colin, p. 136.

- ARTEAGA MATUTE, Oswaldo; SCHULZ, Horst D. y ROOS, Anna-Maria (2008). «Geoarqueología Dialéctica en la Bahía de Cádiz», *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 10, pp. 21-116.
- AUGÉ, Marc (1994). *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*. Fráncfort del Meno: Fischer.
- BAYLY, Christopher A. et al. (2006). «AHR conversation: on transnational history», *American Historical Review*, 111 (5), pp. 1140-1464.
- BELKHEIRI, Omar (2020). «Integration of the northern Morocco into globalization through industry. What's good and what's bad», *Revista Estudios de Economía Aplicada*, 38 (3), pp. 1-15.
- BELKHEIRI, Omar; BENARROSH, Yolande y BENMOUSSA, Salima (2019). *Tanger: (ses) mondialisations, (ses) migrations, (son) urbanisation. Une ville qui pousse, des politiques qui suivent. Repérages et images*, en Y. Benarrosh (ed.). *Le travail mondialise au Maghreb. Approches interdisciplinaires*. Casablanca: Editions CJB/IRD/La Croisée des Chemins, pp. 299-331.
- BELVEDERE, Oscar y BERGEMANN, Johannes (eds.) (2021). *Imperium Romanum. Romanization between Colonization and Globalization. International conference. Villa Vigoni 2019* (Studi e materiali, 2). Palermo: Palermo University Press.
- BERNAL CASASOLA, Darío (2008). «Gades y su bahía en la Antigüedad. Reflexiones geoarqueológicas y asignaturas pendientes», *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 10, pp. 267-308.
- BERNAL CASASOLA, Darío (2022). *Gades, puerto principal de redistribución comercial de Hispania. Síntesis de su sistema portuario*, en A. Lasheras; J. Ruiz de Arbuló y P. Terrado (eds.). *Actes 5 è Congrès Internacional d'Arqueologia i Món Antic. Ports romans. Arqueologia dels sistemes portuaris*. Tarragona: Indústries Gràfiques Gabriel Gibert, pp. 37-60.
- BERNAL CASASOLA, Darío y LARA MEDINA, Macarena (2012). *Desenterrando a Gades. Hitos de la arqueología preventiva, mirando*, en J. Beltrán Fortes y O. Rodríguez Gutiérrez (eds.). *Hispaniae urbes. Investigaciones arqueológicas en ciudades históricas* (Historia y geografía, 203). Sevilla: Universidad de Sevilla, pp. 423-473.
- BERNARD, Gwladys (2018). *Nec plus ultra. L'Extrême Occident méditerranéen dans l'espace politique romain (218 av. J.-C. - 305 apr. J.-C.)* (Bibliothèque de la Casa de Velázquez, 72). Madrid: Casa de Velázquez.
- BERNARD, Gwladys y CALLEGARIN, Laurent (2017). *La titulature des magistrats et le statut de la cité de Tanger d'après l'épigraphie monétaire*, en S. Evangelisti y C. Ricci (eds.). *Le forme municipali in Italia e nelle province occidentali tra i secoli I a. C. e III d. C. XXI Rencontre franco-italienne sur l'épigraphie du monde romain. Campobasso 2015* (Insulae Diomedaeae. Collana di ricerche storiche e archeologiche, 28). Bari: Edipuglia, pp. 183-192.
- BLEICKEN, Jochen (1999). *Augustus. Eine Biographie*. Berlín: Rowohlt.
- BLOCH, Marc (1928). «Pour une histoire comparée des sociétés européennes», *Revue de synthèse historique*, 46, pp. 15-50.
- BOCK CANO, Leonor de (2005). *El templo de Hércules gaditano: realidad y leyenda*. Cádiz: Fundación Vipren.

- BOSCS-PLATEAUX, Françoise des (2014). «Les transformations économiques de la péninsule Ibérique (70 av. J.-C.-73 apr. J.-C.): productions et structures», *Pallas*, 96, pp. 167-192.
- BOSCS-PLATEAUX, Françoise des (2019). «Épigraphie des amphores de la Bétique et épigraphie lapidaire. l'apport d'une approche croisée à l'histoire socio-économique des élites: les dossiers des Stertini et des Ocratii de Volubilis», *Revue des études anciennes*, 121 (2), pp. 357-389.
- BOSCS-PLATEAUX, Françoise des (2022). Les Cornélii Balbi et les transformations de l'évergétisme architectural à la fin de la République et au début du Principat, en *F. d. Boscs-Plateaux (ed.). Évergétisme et Architectures dans le monde romain (I^{er} s. av. J.-C.- Ve s. ap. J.-C.)* (Collection Archaïa, 5). Paris: Université de Pau et des Pays de L'Adour, pp. 47-70.
- BRAUDEL, Fernand (2^e1966). *La Méditerranée et le monde méditerranéen à la époque de Philippe II. Tome premier*. Paris: Armand Colin.
- BROEKAERT, Wim (2016). The Economics of Culture. Shared mental models and exchange in the Roman business world, en *K. Droß-Krüpe; S. Föllinger y K. Ruffing (eds.). Antike Wirtschaft und ihre kulturelle Prägung. The Cultural Shaping of the Ancient Economy. Internationale Tagung. Marburg 2014* (Philippika. Altertumswissenschaftliche Abhandlungen, 98). Wiesbaden: Harrassowitz, pp. 163-184.
- BURNETT, Andrew; AMANDRY, Michel y RIPOLLÈS ALEGRE, Pere Pau (1992). *Roman Provincial Coinage 1: From the Death of Caesar to the Death of Vitellius (44 BC-AD 69)*. Part 1: *Introduction and Catalogue*. / Part 2: *Indexes and Plates*. Cambridge: British Museum Press (= RPC).
- CABALLOS RUFINO, Antonio (1998). Cities as the Basis for Supra-Provincial Promotion. The equites of Baetica, en *S. Keay (ed.). The Archeology of Early Roman Baetica* (JRA Suppl. Series, 29). Portsmouth (R. I.): Journal of Roman Archaeology, pp. 123-146.
- CALDELLI, Maria Letizia (2020). *I prefetti dell'annona da Augusto a Costantino* (Collection de l'École française de Rome, 577). Roma: École française de Rome.
- CALLEGARIN, Laurent (2000). La Maurétanie de l'ouest et Rome au 1^{er} siècle av. J.-C. Approche amphorologique, en *M. Khanoussi; P. Ruggeri y C. Vismara (eds.). L'Africa romana. Atti del XIII Convegno di studio. Djerba 1998* (Collana del Dipartimento di storia dell'Università degli studi di Sassari. Nuova serie, 6 / Pubblicazioni del Centro di studi interdisciplinari sulle province romane dell'Università degli studi di Sassari. L'Africa romana, 13). Roma, pp. 1333-1362.
- CALLEGARIN, Laurent (2005). «Productions et exportations africaines en Méditerranée occidentale (I^{er} siècle av.-II^e siècle de n. è.)», *Pallas*, 68, pp. 171-201.
- CALLEGARIN, Laurent (2008). «La côte mauretaniennne et ses relations avec le littoral de la Bétique (fin du III^e siècle a. C.-I^{er} siècle p. C.)», *Mainake*, 30, pp. 289-328.
- CALLEGARIN, Laurent (2014-2015 [2016]). «L'efficiennce d'un paradigme d'Antiquistes», *Karthago*, 29, pp. 51-72, en *M. Coltelloni-Trannoy; V. Bridoux y V. Brouquier-Reddé (eds.)* (2016). *Le Cercle du Détroit dans l'Antiquité: l'héritage de Miguel Tarradell*. Lovaina: Peeters Publishers, pp. 51-72.

- CEBALLOS LÓPEZ, Leopoldo (2013). *Historia de Tānger. Memoria de la ciudad internacional*. Córdoba: Almuzara.
- CÉBEILLAC-GERVASONI, Mireille (1994). Ostie et le blé au II^e siècle ap. J.-C., en *Actes du colloque international organisé par le Centre Jean Bérard et l'URA 994 du CNRS (Naples, février 1991). Le ravitaillement en blé de Rome et des centres urbains des débuts de la République jusqu'au Haut-Empire* (Collection de l'École française de Rome, 196). Nápoles; Roma: Centre Jean Bérard, pp. 47-60.
- CÉBEILLAC-GERVASONI, Mireille (1996). Gli «Africani» ad Ostia, ovvero «le mani sulla città», en C. Montepaone (ed.). *L'incidenza dell'antico. Studi in memoria di Ettore Lepore III*. Nápoles: Luciano, pp. 557-567.
- CÉBEILLAC-GERVASONI, Mireille y ZEVI, Fausto (2000). Pouvoir local et pouvoir central à Ostie. Étude prosopographique, en M. Cébeillac-Gervasoni (ed.). *Les élites municipales de l'Italie péninsulaire de la mort de César à la mort de Domitien entre continuité et rupture. Classes sociales dirigeantes et pouvoir central* (Collection de l'École Française de Rome, 271). Roma: École Française de Rome, pp. 5-31.
- Centre for Transportation Studies for the Western Mediterranean (CETMO) / European Institute of the Mediterranean (IEMED) (coord.) (2021). *Mediterranean Transport and Logistics in a Post-Covid-19 Era: Prospects and Opportunities*, <https://www.cetmo.org/cetmo-latest-insights/> [Consultado el 02 de marzo de 2023].
- CEX España Exportación e Inversiones (2021). Ficha país. Marruecos 2021, <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/elmercado/estudios-informes/ficha-pais-marruecos-doc2016645950.html?idPais=MA> [Consultado el 02 de marzo de 2023].
- CHEDDAD, Abdelmouhcine (2020). Tanger à travers ses inscriptions latines, en S. Aounallah y A. Mastino (eds.). *L'epigraphie du nord Africa: novità, riletture, nuove sintesi* (Epigrafia e Antichità, 45). Faenza: Arbor Sapientiae, pp. 151-164.
- CHIC GARCÍA, Genaro (1997). *Historia económica de la Bética en época de Augusto*. Sevilla: Padilla.
- CHIC GARCÍA, Genaro (2008). «La ordenación territorial en la Bahía de Cádiz durante el alto Imperio romano», *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 10, pp. 325-352.
- COBOS RODRÍGUEZ, Luis María; MUÑOZ VICENTE, Ángel y PERDIGONES MORENO, Lorenzo (1995-1997). «Intervención arqueológica en el solar del antiguo Teatro Andalucía de Cádiz: la factoría de salazones y la representación gráfica del faro de Gades», *Boletín del Museo de Cádiz*, 7, pp. 115-132.
- COHEN, Deborah y O'CONNOR, Maura (eds.) (2004). *Comparison and History: Europe in Cross-National Perspective*. Londres; Nueva York: Routledge.
- CURCHIN, Leonard A. (1990). *The Local Magistrates of Roman Spain* (Phoenix. Suppl., 28). Toronto et al.: University of Toronto Press.
- CURCHIN, Leonard A. (2022). «Local Magistrates and Decurions in Mauretania Tingitana», *Antiquités africaines*, 58 (1), pp. 111-124.
- DAUM, Werner; RIEDERER, Günter y VON SEGGERN, Harm (1998). Fallobst und Steinschlag: Einleitende Überlegungen zum historischen Vergleich, en H.

- Schnabel-Schüle (ed.). *Vergleichende Perspektiven – Perspektiven des Vergleichs. Studien zur europäischen Geschichte von der Spätantike bis ins 20. Jahrhundert* (Trierer historische Forschungen, 39). Maguncia: Philipp von Zabern, pp. 1–22.
- DELGADO DELGADO, José A. (1998). *Élites y organización de la religión en las provincias romanas de la Bética y las Mauritania: sacerdotes y sacerdocios* (BAR. International Series, 724). Oxford: Archaeopress.
- DENIAUX, Elizabeth (2000). L'importation d'animaux d'Afrique à l'époque républicaine et les relations de clientèle, en M. Khanoussi; P. Ruggeri y C. Vismara (eds.). *L'Africa romana. Atti del XIII Convegno di studio. Djerba 1998* (Collana del Dipartimento di storia dell'Università degli studi di Sassari. Nuova serie, 6 / Pubblicazioni del Centro di studi interdisciplinari sulle province romane dell'Università degli studi di Sassari. L'Africa romana, 13). Roma, pp. 1299–1309.
- DUNCAN-JONES, Richard (1967). «Equestrian Rank in the Cities of the African Provinces under the Principate: An Epigraphic Survey», *Papers of the British School at Rome*, 35, pp. 147–188.
- ECK, Werner (2017). Wasserbauten in den spanischen Provinzen Roms. Staatliche, städtische oder private Verantwortung für die Infrastruktur?, en T. G. Schattner y F. Valdés Fernández (ed.). *Wasserversorgung in Toledo und Wissensübermittlung von der Antike ins Mittelalter. Internationale Tagung. Toledo 2009* (Iberia Archaeologica, 19). Berlín, pp. 315–322.
- ERDKAMP, Paul (2002). *The Roman Army and the Economy*. Amsterdam: Brill.
- ESPAGNE, Michel (1994). «Sur les limites du comparatisme en histoire culturelle», *Génèses*, 17, pp. 112–121.
- ESPAGNE, Michel (1999). *Les transferts culturels franco-allemands* (Perspectives germaniques). París: PUF.
- ESPAÑA CHAMORRO, Sergio (2021). *Unde incipit Baetica. Los límites de la Baetica y su integración territorial (s. I–III)*. Roma: L'Erma Di Bretschneider.
- EUZENNAT, Maurice y MARION, Jean (eds.) (1982). *Inscriptions antiques du Maroc. II: Inscriptions latines* (Études d'antiquités africaines). París (= IAM II).
- FEUSER, Stefan (2020). *Hafenstädte im östlichen Mittelmeerraum vom Hellenismus bis in die römische Kaiserzeit. Städtebau, Funktion, Wahrnehmung* (Urban Spaces, 8). Berlín; Boston: De Gruyter.
- FISHWICK, Duncan (2002). *The Imperial Cult in the Latin West. Studies in the Ruler Cult of the Western Provinces of the Roman Empire. Vol. 3: Provincial Cult. Part 1: Institution and Evolution* (Religions in the Graeco-Roman World, 145). Leiden: Brill.
- FISHWICK, Duncan (2004). *The Imperial Cult in the Latin West. Studies in the Ruler Cult of the Western Provinces of the Roman Empire. Vol. 3: Provincial Cult. Part 3: The Provincial Centre; Provincial Cult* (Religions in the Graeco-Roman World, 147). Leiden: Brill.
- GARCÍA Y BELLIDO, Antonio (1963). «Hercules Gaditanus», *AEA*, 36 (107), pp. 70–153.
- GARCÍA-BELLIDO, María Paz y BLÁZQUEZ CERRATO, Cruces (2001). *Diccionario de cecas y pueblos hispánicos 1: Introducción. Part 2: Catálogo de cecas y pueblos que acuñan moneda. Textos universitarios*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas; Departamento de Historia Antigua y Arqueología, pp. 146–154.

- GIARDINA, Andrea (ed.) (2000). *Storia di Roma dall'antichità a oggi. Roma antica* (Storia e società), Roma: Editori Laterza.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Julián (1982). *Inscripciones romanas de la Provincia de Cádiz*. Cádiz: Diputación de la Provincia Cádiz (= IRPC).
- GOZALBES CRAVIOTO, Enrique (1997). *Economía de la Mauretania Tingitana (siglos I a. de C. -II d. de C.)*. Ceuta: Instituto de Estudios.
- GOZALBES CRAVIOTO, Enrique (2002). El papel económico de los puertos de la Tingitana, en M. Khanoussi; P. Ruggieri y C. Vismara (eds.). *L'Africa romana. Lo spazio marittimo del Mediterraneo occidentale: geografia storica ed economia. Atti del XIV convegno di studio. Sassari 2000*. (L'Africa Romana, 14; Pubblicazioni del Centro di studi interdisciplinari sulle province romane dell'Università degli studi di Sassari, 13). Roma: Carroci, pp. 549-568.
- GÜNTHER, Sven (2016). Sonderwirtschaftszonen. Antike Konzeptionen und Konstruktionen am Beispiel des athenischen Piräus, en K. Droß-Krüpe; S. Föllinger y K. Ruffing (eds.). *Antike Wirtschaft und ihre kulturelle Prägung. The Cultural Shaping of the Ancient Economy. Internationale Tagung. Marburg 2014* (Philippika. Altertumswissenschaftliche Abhandlungen, 98). Wiesbaden: Harrassowitz, pp. 113-130.
- HAENSCH, Rudolf (1997). *Capita provinciarum. Statthaltersitze und Provinzialverwaltung in der römischen Kaiserzeit* (Kölner Forschungen, 7). Maguncia: Philipp von Zabern.
- HALEY, Evan W. (2003). *Baetica Felix: People and Prosperity in Southern Spain from Caesar to Septimius Severus*. Austin: University of Texas Press.
- HAUPT, Heinz-Gerhard (2006). Historische Komparatistik in der internationalen Geschichtsschreibung, en G. Budde; S. Conrad y O. Janz (eds.). *Transnationale Geschichte: Themen, Tendenzen und Theorien; Festschrift Jürgen Kocka*. Gotinga: Vandenhoeck & Ruprecht, pp. 137-149.
- HAUPT, Heinz-Gerhard y KOCKA, Jürgen (eds.) (2009). *Comparative and transnational history. Central European approaches and new perspectives*. Nueva York; Oxford: Berghahn Books.
- HAZAREESINGH, Sandip (2009). «Interconnected Synchronicities. The Production of Bombay and Glasgow as Modern Global Ports c. 1850-1880», *Journal of Global History*, 4, pp. 7-31.
- HEERTEN, Lasse (2017). «Ankerpunkte der Verflechtung. Hafenstädte in der neueren Globalgeschichtsschreibung», *Geschichte und Gesellschaft*, 43, pp. 146-175.
- HEIN, Carola (2011) (ed.). *Port Cities. Dynamic Landscapes and Global Networks*. Londres; Nueva York: Routledge.
- HETTSTEDT, Daniela (2022). *Die internationale Stadt Tanger. Infrastrukturen des geteilten Kolonialismus, 1840-1956* (Studien zur internationalen Geschichte, 51). Berlín; Boston: De Gruyter.
- HOFFMAN-SALZ, Julia (2011). *Die wirtschaftlichen Auswirkungen der römischen Eroberung. Vergleichende Untersuchungen der Provinzen Hispania Tarraconensis, Africa Proconsularis und Syria* (Historia Einzelschriften, 218). Stuttgart: Franz Steiner Verlag.
- HORSTER, Marietta (2001). *Bauinschriften römischer Kaiser. Untersuchungen zu Inschriftenpraxis und Bautätigkeit in Städten des westlichen Imperium Romanum in der Zeit des Prinzipats* (Historia Einzelschriften, 157). Stuttgart: Franz Steiner.

- JONGMAN, Willem (2002). The Roman Economy. From Cities to Empire, en L. De Blois y J. Rich (eds.). *The Transformation of Economic Life under the Roman Empire. International conference. Nottingham 2001* (Impact of Empire, 2). Leiden: Brill, pp. 28-47.
- JONGMAN, Willem (2007). Gibbon was right. The Decline and Fall of the Roman Economy, en O. Hekster; G. de Kleijn y D. Slootjes (eds.). *Crises and the Roman Empire. International conference. Nijmegen 2006* (Impact of Empire, 7). Leiden: Brill, pp. 183-196.
- KAELBLE, Hartmut y SCHRIEWER, Jürgen (2003). *Vergleich und Transfer. Komparatistik in den Sozial-, Geschichts- und Kulturwissenschaften*. Fráncfort del Meno; Nueva York: Campus.
- KEHOE, Dennis (2015). Contracts, Agency, and Transaction Costs in the Roman Economy, en D. Kehoe; D. M. Ratzan y U. Yiftach (eds.). *Law and Transaction Costs in the Ancient Economy* (Law and Society in the Ancient World). Ann Arbor: University of Michigan Press, pp. 231-252.
- KENNY, Nicolas y MADGIN, Rebecca (2015). 'Every Time I Describe a City': Urban History as Comparative and Transnational Practice, en N. Kenny y R. Madgin (eds.). *Cities beyond borders. Comparative and transnational approaches to urban history*. Farnham; Burlington: Routledge, pp. 3-26.
- KHAGRAM, Sanjeev y LEVITT, Peggy (eds.) (2008). *The Transnational Studies Reader: intersection and innovations*. Londres; Nueva York: Routledge.
- KIENAST, Dietmar (*2009). *Augustus. Prinzeps und Monarch*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- KOCKA, Jürgen (2003). «Comparison and beyond», *History and Theory*, 42 (1), pp. 39-44.
- KONVITZ, Josef W. (1978). *Cities & the Sea. Port City Planning in Early Modern Europe*. Baltimore; Londres: John Hopkins Press [Reimpr. Baltimore 2019].
- KOPP, Hans (2016). Fluid Boundaries: How the Spanish Coast Defined the Roman Empire, en I. Czeguhn; C. Möller; Y. Quesada Morillas y J. A. Pérez Juan (eds.). *Wege - Wasser - Wissen auf der iberischen Halbinsel vom Römischen Imperium bis zur islamischen Herrschaft* (Berliner Schriften zur Rechtsgeschichte, 6), Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, pp. 73-88.
- KRÄTKE, Stefan et al. (eds.) (2012). *Transnationalism and Urbanism*. Londres; Nueva York: Routledge.
- LADSTÄTTER, Sabine; PIRSON, Felix y SCHMIDTS, Thomas (eds.) (2014). *Häfen und Hafenstädte im östlichen Mittelmeerraum von der Antike bis in byzantinische Zeit. Neue Entdeckungen und aktuelle Forschungsansätze / Harbors and Harbor Cities in the Eastern Mediterranean from Antiquity to the Byzantine Period: Recent Discoveries and Current Approaches*. 2 vols. (BYZAS, 19. Veröffentlichungen des Deutschen Archäologischen Instituts Istanbul / Österreichisches Archäologisches Institut Sonderschriften, 52). Estambul: Zero Prod. Ltd.
- LAGÓSTENA BARRIOS, Lázaro (2009). Productos hispanos en los mercados de Roma: en torno al consumo de aceites y salazones de Baetica en el Alto Imperio, en J. Andreu Pintado; J. Cabrero Piquero y I. Rodà de Llanza (eds.). *Hispaniæ. Las provincias hispanas en el mundo romano* (Documenta, 11). Tarragona: Institut Català d'Arqueologia Clàssica, pp. 293-308.
- LAMBERTY, John (2005). Amicus Caesaris. Der Aufstieg des L. Cornelius Balbus aus Gades, en A. Coskun (ed.). *Roms auswärtige Freunde in der späten Republik und im frühen Prinzipat*

- (Göttinger Forum für Altertumswissenschaft. Beihefte, 19). Gotinga: Duehrkohp & Radicke, pp. 155-173.
- LARA MEDINA, Macarena (2019). *Urbs lulia Gaditana. Arqueología y urbanismo de la ciudad romana de Cádiz al descubierto* (Atlante. Estudios de Arqueología, Prehistoria e Historia marítima, 2). Cádiz: Universidad de Cádiz.
- LASSÈRE, Jean-Marie (1977). *Ubique populus. Peuplement et mouvements de population dans l'Afrique romaine de la chute de Carthage à la fin de la dynastie des Sévères (146 av. J.-C. - 235 ap. J.-C.)*. París: Editions du Centre national de la recherche scientifique.
- LE GLAY, Marcel (1982). *Senateurs de Numidie et des Maurétanies*, en *Atti del Colloquio Internazionale AIEGL su epigrafia e ordine senatorio. Colloquio Internazionale. Roma 1981*. 2 vols. (Titvli, 4-5). Roma: Edizioni di storia e letteratura, pp. 755-781.
- LEES, Andrew y LEES, Lynn Holten (2007). *Cities and the Making of Modern Europe 1750-1914*. Cambridge: Cambridge University Press, pp. 256-259.
- LEVEAU, Philippe (1995). *Le limes d'Afrique à l'épreuve de nouveaux concepts (Apport du point de vue «systémique» à la notion de limite et de frontière)*, en A. Rousselle (dir.). *Frontieres terrestres, frontieres celestes dans l'Antiquite*. Perpignan: Presses universitaires de Perpignan, pp. 57-66.
- LEVEAU, Philippe (2007). *The western provinces*, en W. Scheidel; I. Morris y R. Saller (eds.). *The Cambridge History of the Greco-Roman World*. Cambridge et al.: Cambridge University Press, pp. 651-670.
- LO CASCIO, Elio (2007). *The early Roman empire: The state and the economy*, en W. Scheidel; I. Morris y R. Saller (eds.). *The Cambridge History of the Greco-Roman World*. Cambridge et al.: Cambridge University Press, pp. 619-647.
- LOMAS SALMONTE, Francisco Javier (2011). *Nueva Historia de Cádiz. I: Antigüedad*. Madrid: Sílex Ediciones, pp. 191-246.
- LUACES, Max y SÁEZ ROMERO, Antonio 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*, 22, pp. 245-280.
- LUGAN, Bernard (2011). *Histoire du Maroc. Des origines à nos jours*. París: Ellipses.
- MAH, Alice (2014). *Port Cities and Global Legacies. Urban Identity, Waterfront Work, and Radicalism*. Londres; Nueva York: Palgrave Macmillan.
- MASTINO, Attilio y IBBA, Antonio (2014). *I senatori africani: aggiornamenti*, en M. L. Caldelli y G. L. Gregori (eds.). *Epigrafia e ordine senatorio, 30 anni dopo. Rencontre franco-italienne sur l'Épigraphie du monde romain. Rome 2013*. 2 vols. (Titvli, 10). Roma, pp. 353-386.
- MATTINGLY, David J. (2011). *Imperialism, Power, and Identity. Experiencing the Roman Empire* (Miriam S. Balmuth Lectures in Ancient History and Archaeology, 2). Princeton: Princeton University Press.
- MOREL, Jean-Paul Maurice (2006). *Notes sur les relations économiques et culturelles entre le Maroc et l'Espagne dans l'Antiquité*, en A. Akerraz; P. Ruggieri; A. Siraj y C. Vismara (eds.). *L'Africa romana. Mobilità delle persone e dei popoli, dinamiche migratorie, emigrazioni ed immigrazioni nelle province occidentali dell'Impero romano. XVI Convegno di Studio. Rabat 2004*. Roma: Carocci, pp. 1327-1336.

- MORENO NAVARRO, Jesús Gabriel (2008). *Una Nueva Ordenación de los Transportes: las Autopistas del Mar. Comercio, Servicios y Transporte. Patrones de una Sociedad Avanzada. Geografía de los Servicios*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- MORENO NAVARRO, Jesús Gabriel (2011a). Autopistas del mar y ferroustage: alternativas de ecoeficiencia intermodal, en V. Gozávez Pérez y J. A. Marco Molina (eds.). *Energía y territorio: dinámicas y procesos*, 2, XXII Congreso de Geógrafos Españoles: Universidad de Alicante 2011. Madrid: Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 277-288.
- MORENO NAVARRO, Jesús Gabriel (2011b). «Transformaciones territoriales en el norte de Marruecos», *Revista de Estudios Andaluces*, 28, pp. 1-15.
- MORENO NAVARRO, Jesús Gabriel y VENTURA FERNÁNDEZ, Jesús (2008). El nuevo esquema de competitividad portuaria en el Estrecho de Gibraltar. La irrupción de Tánger Med, en *Comercio, Servicios y Transporte. Patrones de una Sociedad Avanzada. Geografía de los Servicios*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), pp. 355-365.
- MORENO PULIDO, Elena (2019). *Imagen, identidad y moneda en el Fretum Gaditanum* (Atlante. Estudios de Arqueología, Prehistoria e Historia Marítima, 1). Cádiz: Ed. Universidad de Cádiz.
- MUEDEN, Rachid (2008). Aspectos económicos de la comarca de Tingis (Mauretania Tingitana), en J. González; P. Ruggeri; C. Vismara y R. Zucca (eds.). *L'Africa romana. Le ricchezze dell'Africa. Risorse, produzioni, scambi. Atti del 17 Convegno di Studio*. Sevilla 2006. (Africa Romana, 17 (1) / Pubblicazioni del Centro di Studi Interdisciplinari sulle Province Romane dell'Università degli Studi di Sassari, 35). Roma, pp. 417-424.
- MUEDEN, Rachid (2010). *Las colonias y municipios de la Mauretania Tingitana*. Granada.
- NIVEAU DE VILLEDARY Y MARIÑAS, Ana María (2014). De colonia a ciudad. Algunos apuntes sobre la situación y naturaleza de la ciudad de Gadir, en C. Ferrando Ballester y B. Costa (eds.). *In amicitia. Miscel.lània d'Estudis en Homenatge a J. H. Fernández*. Ibiza: Grup Fent, pp. 485-501.
- ORLANDI, Silvia (2004). *Roma. Anfiteatri e strutture annesso con una nuova edizione e commento delle iscrizioni del Colosseo, Epigrafia anfiteatrale dell'Occidente romano VI* (Vetera, 15). Roma: Edizioni Quasar.
- OSTERHAMMEL, Jürgen (2009). *Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*. München: C. H. Beck.
- PANZRAM, Sabine (2017). «Augusto y la geometría. Sobre las bases geográficas de la dominación romana», *Gerión*, 35, pp. 267-296.
- PANZRAM, Sabine (2020). Living like a Cosmopolitan? On Port City Societies in the Western Mediterranean, en P. Arnaud y S. Key (eds.). *Roman Port Societies. The Evidence of Inscriptions* (British School at Rome Studies). Cambridge; Nueva York: Cambridge University Press, pp. 216-240.
- PANZRAM, Sabine (2022): Realidad frente a paradigma. Gades y el llamado «Círculo del Estrecho», en G. Bernard y A. Montel (eds.). *Le détroit de Gibraltar (Antiquité - Moyen Âge)*. II: *Espaces et figures de pouvoir* (Collection de la Casa de Velázquez, 191). Madrid: Casa de Velázquez, pp. 119-145.
- PANZRAM, Sabine (en prensa). Die Genese der Städtewelt auf der Iberischen Halbinsel - Versuch einer Typologie ihrer Akteure, en J. Lehmann y P. Scheding (eds.).

- Explaining the Urban Boom. A Comparison of the Regional Development of Cities in the Roman Provinces of Africa and Hispania. International Conference. Madrid 2018* (Iberia Archaeologica). Madrid. PFANNER, Michael (1990). Modelle römischer Stadtentwicklung am Beispiel Hispaniens und der westlichen Provinzen, en W. Trillmich y P. Žancker (eds.). *Stadtbild und Ideologie. Die Monumentalisierung hispanischer Städte zwischen Republik und Kaiserzeit. Internationales Kolloquium. Madrid 1987* (Bayerische Akademie der Wissenschaften. Philosophisch-historische Klasse. Abhandlungen. Neue Folge, 103). Múnich, pp. 59-116.
- PONS PUJOL, Lluís (2000) La economía de la Mauretania Tingitana y su relación con la Baetica en el Alto Imperio, en M. Khanoussi; P. Ruggieri y C. Vismara (eds). *L'Africa romana. Geografi, Viaggiatori, Militari nel Maghreb: alle Origini dell'Archeologia nel Nord Africa. XIII Convegno di Studio. Djerba 1998* (Collana del Dipartimento di storia dell'Universita degli studi di Sassari. Nuova serie, 6 / Pubblicazioni del Centro di studi interdisciplinari sulle province romane dell'Universita degli studi di Sassari. L'Africa romana, 13). Roma: Carocci, pp. 1251-1289.
- PONS PUJOL, Lluís (2009). *La economía de la Mauretania Tingitana (s. I-III d. C.). Aceite, vino y salazones* (Col.leció Instrumenta, 34). Barcelona: Publicacions i Edicions, Universitat de Barcelona.
- PONS PUJOL, Lluís (2022). La Economía de Mauretania Tingitana en el Alto Imperio (2009-2019). Colaboraciones Internacionales y Aplicación de Nuevas Técnicas, en J. Remesal Rodríguez y J. Pérez González (eds.). *Arqueología y Techné. Métodos formales, nuevos enfoques / Archaeology and Techné. Formal methods, new approaches*. Oxford: Archaeopress, pp. 55-66.
- PONS PUJOL, Lluís y LAGÓSTENA BARRIOS, Lázaro (2010). Los acueductos de Mauretania Tingitana. Estado de la cuestión, en L. Lagóstena Barrios; J. L. Cañizar Palacios y L. Pons Pujol (eds.). *Aquam perducendam curavit. Captación, uso y administración del agua en las ciudades de la Bética y el Occidente romano*. Cádiz: Universidad de Cádiz, pp. 533-542.
- PONSICH, Michel (1975). Pérennité des relations en le circuit du Détroit de Gibraltar, en *Aufstieg und Niedergang der römischen Welt*. Vol. 2.3. Berlín; Nueva York: De Gruyter, pp. 655-684.
- PONSICH, Michel (1982). Tanger antique, en Hildegard Temporini (ed.). *Aufstieg und Niedergang der Römischen Welt*, vol. II 10.2. Berlín; Nueva York: De Gruyter, pp. 787-816.
- RAMAGE, Edwin S. (1998). «Augustus' Propaganda in Spain», *Klio*, 80 (2), pp. 434-490.
- RAMAGE, Edwin S. (2000). «Augustus' Propaganda in Africa», *Klio*, 82 (1), pp. 171-207.
- REMESAL RODRÍGUEZ, José (1997). *Heeresversorgung und die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen der Baetica und Germanien* (Materialhefte zur Archäologie in Baden-Württemberg, 42). Stuttgart: Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart.
- REMESAL RODRÍGUEZ, José (2007). Oleum afrum et Hispanum, en A. Mrabet y J. Remesal Rodríguez (eds.). *In Africa et in Hispania. Études sur l'huile africaine* (Col.leció Instrumenta, 25). Barcelona: Edicions Universitat de Barcelona, pp. 315-328.
- REMESAL RODRÍGUEZ, José (2012). De emperador a depredador, en F. Marco Simón; F. Pina Polo y J. Remesal Rodríguez (eds.). *Vae victis! Perdedores en el mundo antiguo*. VI Coloquio

- Internacional de Historia Antigua. Zaragoza 2011* (Col.lecció Instrumenta, 40). Barcelona: Publicacions i Edicions de la Universitat de Barcelona, pp. 217-227.
- REMESAL RODRÍGUEZ, José (2022). Amphoren und der Ölmarkt in Rom, en K. Droß-Krüpe y K. Ruffing (eds.). *Markt, Märkte und Marktgebäude in der antiken Welt* (Philippika, 100). Wiesbaden: Harrassowitz, pp. 507-525.
- RICO, Christian y DOMERGUE, Claude (2021). Le marché des métaux à l'époque romaine. Acteurs privés et publics. L'exemple du plomb et du cuivre hispaniques (II^e s. av. J.-C. – II^e s. ap. J.-C.), en D. Boisseuil; C. Rico y S. Gelichi (eds.). *Le marché des matières premières dans l'Antiquité et au Moyen Âge* (Collection de l'École Française de Rome, 563). Paris: Publications de l'École française de Rome, pp. 355-378.
- ROBINSON, Jennifer (2013). «Cities in a world of cities: the comparative gesture», *International Journal of Urban and Regional Research*, 35 (1), pp. 1-23.
- RODRÍGUEZ, Alberto (2021). «El Puerto de Algeciras se sobrepone a la pandemia con 107,3 millones de toneladas en 2020», *EuropaSur*, 20 de enero de 2021, https://www.europasur.es/maritimas/Puerto-Algeciras-traficomercancias-2020-107-toneladas_0_1539746290.html [Consultado el 31 de enero de 2022].
- RODRÍGUEZ NEILA, Juan Francisco (1973). *Los Balbos de Cádiz. Dos españoles en la Roma de César y Augusto* (Anales de la Universidad Hispalense. Serie: Filosofía y Letras, 19). Sevilla: Universidad de Sevilla.
- ROHDE, Dorothea (2009). «Der Piazzale delle Corporazioni in Ostia. Wirtschaftliche Funktion und soziale Bedeutung», *Marburger Beiträge zur antiken Handels-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, 27, pp. 31-61.
- ROHDE, Dorothea (2012). *Zwischen Individuum und Stadtgemeinde. Die Integration von collegia in Hafenstädten* (Studien zur Alten Geschichte, 15). Maguncia: Verlag Antike.
- RUFFING, Kai (2012). *Wirtschaft in der griechisch-römischen Antike* (Geschichte kompakt). Darmstadt: wbg Academic.
- RUIZ LÓPEZ, Ildefonso David (2008). Las relaciones económicas entre Baelo Claudia y la Mauretania Tingitana, en J. González; P. Ruggeri; C. Vismara y R. Zucca (eds.). *L'Africa romana. Le ricchezze dell'Africa. Risorse, produzioni, scambi. Atti del 17 Convegno di Studio. Sevilla 2006*. (Africa Romana, 17 (2); Pubblicazioni del Centro di Studi Interdisciplinari sulle Province Romane dell'Università degli Studi di Sassari, 35). Roma: Carrocci, pp. 1199-1208.
- SALVO, Lietta de (1992). *Economia privata e pubblici servizi nell'Impero Romano. I corpora naviculariorum* (Kleio. Studi Storici, 5). Messina: Samperi.
- SAMMAN, Khaldoun (2001). «The limits of the classical comparative method», *Review (Fernand Braudel Center)*, 24, pp. 533-573.
- SAUNIER, Pierre-Yves (2013). *Transnational History*. Houdmills; Basingstoke: Macmillan Education UK.
- SCHÄFER, Christoph (ed.) (2016a). *Connecting the Ancient World. Mediterranean Shipping, Maritime Networks and their Impact* (Pharos, 38). Rahden; Westf. Leidorf.
- SCHÄFER, Christoph (2016b). Oil for Germany. Some Thoughts on Roman Long-Distance Trade, en Ch. Schäfer (ed.). *Connecting the Ancient World. Mediterranean Shipping, Maritime Networks and their Impact* (Pharos, 38), pp. 211-248.

- SCHEIDEL, Walter (2014). «The Shape of the Roman World: Modelling Imperial Connectivity», *Journal of Roman Archaeology*, 27, pp. 7-32.
- SCHILLER, Friedrich (1789). *Was heißt und zu welchem Ende studiert man Universalgeschichte?* (Antrittsvorlesung in Jena, 26. Mai 1789). Jena: Akademische Buchhandlung.
- SCHMIDTS, Thomas (2014). Der Einfluss der römischen Administration auf die Entwicklung der Hafenstädte im östlichen Mittelmeerraum, en *S. Ladstätter; F. Pirson y T. Schmidts (eds.). Häfen und Hafenstädte im östlichen Mittelmeerraum von der Antike bis in byzantinische Zeit. Neue Entdeckungen und aktuelle Forschungsansätze / Harbors and Harbor Cities in the Eastern Mediterranean from Antiquity to the Byzantine Period: Recent Discoveries and Current Approaches*. Vol. 2 (BYZAS, 19. Veröffentlichungen des Deutschen Archäologischen Instituts Istanbul / Österreichisches Archäologisches Institut Sonderschriften, 52). Estambul: Zero Prod. Ltd., pp. 571-592.
- SKOCPOL, Theda y SOMERS, Margaret (1980). «The Uses of Comparative History in Macrosocial Inquiry», *Comparative Studies in Society and History*, 22, pp. 174-197.
- TANTILLO, Ignazio (2000). Gli uomini, le risorse, en *A. Giardina (ed.). Storia di Roma dall'antichità a oggi. Roma antica (Storia e società)*. Roma: Editori Laterza, pp. 85-111.
- TCHERNIA, André (2002). L'arrive de l'huile de Bétique sur le limes germanique. Wierschowski contre Remesal, en *L. Rivet y B. Liou (eds.). Vivre, produire et échanger. Reflects méditerranéens*. Montagnac: Mergoil, pp. 319-324.
- TERPSTRA, Taco T. (2013). *Trading Communities in the Roman World. A Micro-Economic and Institutional Perspective* (Columbia Studies in the Classical Tradition, 37), Leiden; Boston: Brill.
- TERPSTRA, Taco T. (2019). *Trade in the Ancient Mediterranean. Private Order and Public Institutions* (The Princeton Economic History of the Western World). Princeton; Oxford: Princeton University Press.
- TILLY, Charles (1996). «What good is urban history?», *Journal of Urban History*, 22 (6), pp. 702-719.
- TOPALOV, Christian *et al.* (2010). *L'aventure des mots de la ville à travers le temps, les langues, les sociétés*. Paris: Bouquins.
- TRAKADAS, Athena (2015). *Fish-salting in the northwest Maghreb in Antiquity. A Gazetteer of Sites and Resources*. Oxford: Archaeopress.
- TRAKADAS, Athena (2018). *In Mauretaniae maritimis. Marine Resource Exploitation in a Roman North African Province* (Geographica Historica, 40). Stuttgart: Franz Steiner Verlag.
- VENTURA VILLANUEVA, Ángel (2008). Gadir-Gades, en *P. León-Castro Alonso (ed.). Arte romano de la Bética I: Arquitectura y Urbanismo*. Sevilla: Fundación Focus-Abengoa, pp. 76-81.
- VERBOVEN, Koenraad (2020). Capital Markets and Financial Entrepreneurs in the Roman World, en *P. Erdkamp; K. Verboven y A. Zuiderhoek (eds.). Capital, Investment, and Innovation in the Roman World*. Oxford: Oxford University Press, pp. 381-416.
- VERMEULEN, Frank (2021). Economic space and movement between Roman towns, their suburbia and territories. The regional perspective, en *F. Vermeulen y A. Zuiderhoek (eds.). Space, Movement and the Economy in Roman Cities in Italy and Beyond* (Studies in Roman Space and Urbanism). Londres; Nueva York: Routledge, pp. 13-35.

- VERSLUYS, Miguel John; HINGLEY, Richard *et al.* (2014). «Understanding objects in motion. An archaeological dialogue on Romanization». *Archaeological Dialogues*, 21 (1), pp. 1-64.
- VILLAVARDE VEGA, Noé (2001). *Tingitana en la Antigüedad Tardía (siglos III-VII). Autoctonía y romanidad en el extremo occidente mediterráneo* (Publicaciones del Gabinete de Antigüedades de la Real Academia de la Historia. Bibliotheca Archaeologica Hispana, 11). Madrid: Real Academia de la Historia, pp. 78-82.
- WARD, Kevin (2008). «Towards a comparative (re)turn in urban studies? Some reflections», *Urban Geography*, 29 (5), pp. 405-410.
- WARNKING, Pascal (2015). *Der römische Seehandel in seiner Blütezeit. Rahmenbedingungen, Seerouten, Wirtschaftlichkeit* (Pharos. Studien zur griechisch-römischen Antike, 36), Rahden; Westf.: Leidorf.
- WEISWEILER, John (2021). «Capital Accumulation, Supply Networks and the Composition of the Roman Senate, 14-235 CE», *Past & Present*, 253 (1), pp. 3-44.
- WERNER, Michael y ZIMMERMANN, Bénédicte (2002). «Vergleich, Transfer, Verflechtung. Ansatz der histoire croisée und die Herausforderung des Transnationalen», *Geschichte und Gesellschaft*, 28, pp. 607-636.
- WERNER, Michael y ZIMMERMANN, Bénédicte (2003). «Penser l'histoire croisée: entre empire et réflexivité», *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 58, pp. 7-36.
- WILSON, Andrew (2011). Developments in Mediterranean shipping and maritime trade from the Hellenistic period to AD 1000, en *D. Robinson y A. Wilson (eds.). Maritime Archaeology and Ancient Trade in the Mediterranean* (Oxford Centre for Maritime Archaeology. Monograph, 6). Oxford: Oxford Centre for Maritime Archaeology, pp. 33-55.

BIOGRAFÍA DE LA AUTORA

Sabine Panzram es catedrática de Historia Antigua en la Universidad de Hamburgo. Tras estudiar en Friburgo y Barcelona, se doctoró en la Universidad de Münster (2001). Fue becaria de investigación (DFG) en el Instituto Arqueológico Alemán de Berlín (2010-2012) y disfrutó de una beca Marie Curie Senior en la École des Hautes Études Hispaniques et Ibériques - Casa de Velázquez de Madrid (2018-2019). Sus investigaciones se centran en la historia social del poder en el Mediterráneo occidental y, en particular, en la historia urbana en la Península Ibérica. Desde 2010 coordina Toletum, una red interdisciplinar para jóvenes investigadores que se dedican al estudio de la Península Ibérica en la Antigüedad (DFG); desde 2020 dirige el Center for Advanced Studies RomanIslam - Center for Comparative Empire and Transcultural Studies (DFG), y desde 2021 está al frente del proyecto ATLAS, un atlas de ciudades de la Antigüedad tardía en el sur de la Península Ibérica y norte de África (siglos III-VIII) (ANR-DFG). Entre sus publicaciones más recientes destacan (con L. Livorsi *et al.*) *Regesta Pontificum Romanorum. Iberica Pontificia. Vol. VII: Hispania Romana et Visigothica* (Gotinga 2022).

RESUMEN

El artículo examina la cuestión de hasta qué punto el crecimiento económico de

una región a ambos lados del estrecho de Gibraltar pudo y puede controlarse en diferentes momentos y qué factores fueron y son decisivos para ello. El punto de partida del análisis comparativo es un esbozo socio-histórico de dos ciudades portuarias –*Gades* (Cádiz) y *Tingis* (Tánger)– cuya evolución en términos de urbanismo y sociedad sólo adquiere un perfil significativo cuando se contemplan conjuntamente y en el contexto del espacio económico respectivo: su interconexión con el *hinterland* y sus interdependencias con el territorio imperial o nacional, o de carácter global. Los posteriores focos sobre los puertos actuales de Tánger Med y Algeciras proporcionan una base para debatir la cuestión de una conexión entre *Gades* y Tánger Med, que extrae sus reflexiones del campo de tensión de la existencia y la interacción humanas sobre el trasfondo primordialmente económico de unos retos existenciales estructuralmente idénticos, pero siempre nuevos para cada generación. En última instancia, demuestra que no es la geografía sino la historia la que crea el espacio, también y especialmente en el estrecho de Gibraltar.

PALABRAS CLAVE

Gades, *Tingis*, Tánger Med, estrecho de Gibraltar, ciudad portuaria, historia comparada, urban studies

ABSTRACT

The article examines to what extent the economic growth of a region spanning both sides of the Strait of Gibraltar could and can be controlled in different eras and what factors were and are decisive in this sense. The starting point for this comparative analysis is a socio-historical sketch of two port cities –*Gades* (Cádiz) and *Tingis* (Tangier)– whose development in terms of urbanism and society only reaches a significant degree when they are examined together within the context of the surrounding economic space, including their connection with the *hinterland* and their interdependencies with the territories of empire or nation, or those of a global nature. The later spotlights placed on today's Tanger Med and Algeciras ports provide a framework for discussing the possibility of a connection to be found between *Gades* and Tanger Med, drawing upon reflections from the stress field of human existence and interaction existing over a primarily economic backdrop of existential challenges which are structurally identical, but always feel new for each generation. Ultimately, it is demonstrated that it is not geography but rather history, which creates space, especially along the Strait of Gibraltar.

KEYWORDS

Gades, *Tingis*, Tanger Med, Strait of Gibraltar, port city, comparative history, urban studies.

الملخص

يبحث المقال في مسألة مدى القدرة على التحكم في النمو الاقتصادي، ماضيا و حاضرا، لمنطقة على ضفتي مضيق جبل طارق في فترات مختلفة، و في العوامل الحاسمة في ذلك، في السابق و الحاضر. و تعد نقطة البداية في التحليل المقارن

خطاطة اجتماعية و تاريخية لمدينتين مينائيتين -غادس (فادس) وطنجيس (طنجة)- و اللتين لا يكتسب تطورها من حيث التعمير والمجتمع وضعا مهما إلا عند النظر إليهما معاً وفي سياق الفضاء الاقتصادي المحدد: ارتباطهما بالمجال المينائي وارتباطها المتداخل مع الأراضي الإمبراطورية أو الوطنية، أو ذات الطبيعة العالمية. إن التركيز اللاحق على الموانئ الحالية لطنجة المتوسط والجزيرة الخضراء يمنح قاعدة للخوض في مسألة الربط بين غادس وطنجة المتوسط، والذي يستخلص تفكراته من المجال المتوتر للوجود والتفاعل البشريين حول الخلفية الاقتصادية بالأساس لبعض التحديات الوجودية المتطابقة هيكلية، لكنها تعتبر دائماً جديدة بالنسبة لكل جيل. في النهاية، فإنه يبين بأن التاريخ، و ليس الجغرافيا، هو من يخلق الفضاء، كذلك و بالأخص، في مضيق جبل طارق.

الكلمات المفتاحية

غادس، طنجيس، طنجة المتوسط، مضيق جبل طارق، مدينة مينائية، تاريخ مقارن، دراسات حضرية.